

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ... ДЕКАБРЬ... **12**..1983..
РОДИНЫ



Завершается, подходит к финишу 1983-й — срединный год одиннадцатой пятилетки. Каждый трудовой его день был наполнен славными свершениями советских людей. С успехом воплощаются в жизнь все, что предначертано историческими решениями XXVI съезда КПСС, пленумами Центрального Комитета партии. Осуществляется на практике широкомасштабная комплексная социально-экономическая программа, в том числе энергетическая и продовольственная.

Волею партии, героическим трудом народа возводятся жилые кварталы в городах, рабочих поселках, обновляется село, прокладываются транспортные магистрали, трассы газо- и нефтепроводов, зажигаются огни атомных, тепловых и гидроэлектростанций, штурмуются просторы космоса. Меняется коренным об-

разом облик целых регионов нашей необъятной, прекрасной в своем величии социалистической Родины.

Неуклонно увеличивается объем промышленного производства. Богатырскими шагами идет вперед советская индустрия. По сравнению с прошлым годом прирост продукции составил более четырех процентов, возросла производительность труда.

С каждым прожитым годом страна становится все богаче и краше, крепнет ее экономическая и оборонная мощь.

На июньском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС подчеркивалось: «Мы настойчиво боремся за то, чтобы колоссальные возможности нашей экономики, культуры, наши ресурсы использовались как можно полнее и эффективнее».

В эти предновогодние дни с пред-приятия и строев, из совхозов и колхо-

зов, из научно-исследовательских институтов идет поток вестей об ударном творческом труде, о досрочном выполнении планов и социалистических обязательств. На всех уровнях и во всех звеньях крепнут дисциплина и организованность.

В едином ритме с тружениками промышленности и сельского хозяйства, со всем народом повышают свои достижения и воины Советских Вооруженных Сил. В частях и подразделениях, на суше, на море и в воздухе оттачивают мастерство защитники мирного созидательного труда. Множатся ряды отличников боевой и политической подготовки, снайперов удара по целям. Отрадно, что среди отличников, мастеров владения техникой и оружием находятся и воспитанники оборонного Общества, те, кто еще до призыва в армию прошел подготовку, получил закалку в школах, аэроклубах, других учебных организациях ДОСААФ. Многие из них за образцовое выполнение воинского и интернационального долга удостоены высоких государственных наград.

Серьезную многоплановую работу, как всегда, вели в этом году комитеты, первичные и учебные организации Общества, авиационные клубы. Претворяя в жизнь решения XXVI съезда партии, Пленумов ЦК КПСС, задачи, изложенные в Приветствии Центрального Комитета партии IX съезду ДОСААФ СССР, большинство оборонных коллективов добились высоких результатов. Примером могут служить организации ДОСААФ города Москвы, Волгоградской, Омской и других областей Российской Федерации, Белоруссии, Украины, Узбекистана, Казахстана. Здесь значительно раньше срока выполнены не только намеченные на год программы по основным показателям, но и дополнительные обязательства.

В 1983 году продолжали крепнуть и численно расти первичные организации на предприятиях, стройках, на селе, в



СВЕРШЕНИЙ

ПТУ и школах, вузах и техникумах. Повысился уровень подготовки специалистов для Вооруженных Сил и кадров массовых технических профессий. Оборонные организации стали значительно больше уделять внимания приобщению допризывной молодежи к спорту, особенно к его техническим видам. Об этом, в частности, говорит рост числа спортсменов — парашютистов, авиамоделистов и дельтапланеристов.

Сейчас, как никогда ранее, приобретает актуальнейшее значение военно-патриотическая пропаганда, воспитание трудящихся в духе идейной стойкости и гражданской патриотической активности. Обстановка в мире становится все более взрывоопасной. Агрессивные круги блока НАТО, возглавляемые нынешней администрацией США, раздувают антисоветский психоз.

В этих условиях каждый советский человек должен отчетливо сознавать всю сложность положения. Партия призывает нас к повышению бдительности, готовности с оружием в руках встать на защиту завоеваний Октября. Первые организации, комитеты, клубы ДОСААФ значительно подняли организационный и идейный уровень проводимых военно-патриотических мероприятий. Возросло число их участников.

Только в период Всесоюзного месячника оборонно-массовой работы, посвященного годовщине Советских Вооруженных Сил, в различных оборонных мероприятиях приняло участие в нынешнем году свыше 65 миллионов человек. Почти всюду проходит на более высоком уровне тематические вечера, встречи с воинами и участниками Великой Отечественной войны, ветеранами партии и труда, знатными людьми производства. Вошли в практику оборонно-спортивные праздники, фестивали военно-патриотических фильмов. Положительно, что областные и краевые комитеты ДОСААФ, ЦК ДОСААФ союзных республик, готовясь к 40-летию Победы, укрепляют связь с комсомолом, другими общественными организациями, совместно ведут работу по достойной встрече славной даты. Особое внимание уделяется юношам призывного возраста.

Многие комитеты и клубы практикуют проведение с допризывниками недель боевых и трудовых традиций. Перед юношами, молодыми рабочими выступают ветераны труда, победители социального соревнования, герои пятилетки. Они делятся своим опытом, рассказывают о товарищах по цеху, бригаде, заводу. Становятся регулярными встречи допризывников с курсантами досоветских школ и клубов.

В 1983 году немало сделано пропагандистских оборонного Общества по разъяснению учения В. И. Ленина, требований партии, положений Конституции СССР о защите социалистического Отечества. Регулярной стали читаться лекции, доклады о повышении бдительности, о современном уровне подготовки Советских Вооруженных Сил. Значительную усилиться антиимпериалистическая пропаганда. На конкретных примерах и

фактах разоблачаются подрывные действия всевозможных разведывательных служб, провоки врагов мира.

В текущем учебном году в школах и авиационных клубах повысилось качество военно-патриотического воспитания и технической подготовки будущих военных специалистов. Идеальная убежденность, зрелость сказываются и в росте военно-технической выучки курсантов, спортсменов. Немало учебных организаций ДОСААФ носят почетное звание «Образцовые». В нынешнем году их стало значительно больше. Это тоже показатель организационности и продуктивности работы оборонных коллективов.

Выполняя решения IX Всесоюзного съезда ДОСААФ, наши организации заметно подняли оборонно-спортивную работу, пропаганду и развитие технических и военно-прикладных видов спорта. Это, в частности, показала VIII летняя Спартакиада народов СССР. Достаточно сказать, что на старты по техническим и военно-прикладным видам в общей сложности вышло свыше 60 миллионов человек. Соревнования проходили практически в каждом городе, в каждом крупном селе. По самолету, парашютному, авиамодельному, планерному и дельтапланерному видам состоялось в общей сложности свыше 34 тысяч состязаний. Все больший интерес привлекают в республиках, краях и областях соревнования на призы Героев Советского Союза, Героев Социалистического Труда, ветеранов революции, гражданской и Великой Отечественной войн, на приз журнала «Крылья Родины».

Убедительными победами советских спортсменов завершились в этом году многие международные встречи и чемпионаты, значительно пополнили они и таблицу союзных и мировых рекордов.

На новую ступень поднялись за год наши авиационные учебные организации. Среди них — Волгоградский, Ростовский, Запорожский, Вяземский, Владимирский и Алма-Атинский аэроклубы, Смоленский, Донецкий, Свердловский и другие АСК, которые набирают все более уверенный темп в подготовке высококвалифицированных спортсменов, в приобщении молодежи к спорту крылатых.

Вообще нынешний год заметен увеличением числа желающих стать спортсменами-летчиками, парашютистами, дельтапланеристами. Так, парашютным спортом в оборонном Обществе сейчас занимается в несколько раз больше юношей и девушек, чем, скажем, занималось до Великой Отечественной войны. Расширяется круг ребят, увлеченных авиамоделизмом. В городах и селах прибавилось школ юных пилотов, космонавтов, радистов. В Томском авиаспортивном клубе, например, успешно действует школа юных летчиков, названная самими ребятами «Республикой бодрых».

Авиационный спорт, как ему положено, молодеет. В семье парашютистов, дельтапланеристов, летчиков за год выросло немало свежих сил из среды рабочих, студентов, учащихся ПТУ и старших классов общеобразовательных школ. Росту массовости спорта будут, базу-

словно, еще больше способствовать разрабатываемые новые правила допуска к полетам и парашютным прыжкам юношей и девушек значительно раньше по возрасту, чем это практиковалось до сих пор. В досоветское авиационное училище теперь принимаются и девушки.

В связи с переходом всех авиационных учебных организаций на пилотажные самолеты расширилась география состязаний по высшему пилотажу, а следовательно создаются более благоприятные условия для роста мастерства спортсменов-летчиков. Уже в нынешнем году количество зональных соревнований выросло почти вдвое. Бурно продолжал развиваться самый молодой вид спорта — дельтапланерный. Им занимаются теперь тысячи. А еще сравнительно недавно дельтапланеристов считались единицы. В стране в настоящее время около 600 общественных дельтапланерных клубов!

Продолжалось в 1983 году укрепление материально-технической базы Общества. За год введены в действие десятки новых учебных зданий и спортивных сооружений, открыты авиаспортивные клубы на Дальнем Востоке. Явление отчаянное и для спортсменов — радость! В этом деле разглядно проявляется отеческая забота партии, государства о всестороннем развитии физической культуры и спорта, о том, чтобы советская молодежь росла технически грамотной, физически и духовно крепкой.

В то же время в работе ряда комитетов ДОСААФ есть еще и определенные недостатки. Уровень воспитательной, организаторской и спортивной работы еще не в полной мере соответствует требованиям сегодняшнего дня. Все еще медленно кое-где укрепляются первичные организации, они не стали пока подлинными центрами оборонно-массовой работы. Как показывают состоявшиеся отчетные собрания и конференции, в ряде организаций, комитетов и клубов военно-патриотические мероприятия проводятся эпизодически, как говорится, лишь «по праздникам», а следовательно, не всегда отвечают уровню воспитания, подготовки допризывной молодежи. Еще слабо пропагандируются военные знания, в том числе авиационные. Дальнейшее улучшение требует воспитательная и учебно-методическая работа в некоторых школах и аэроклубах. В текущем году серьезные недостатки имелись в отдельных спортивных авиационных организациях. Необходимо еще настойчивее бороться за проведение полетов без каких-либо происшествий, просчетов в планировании и организации летной подготовки спортсменов.

Как видим, есть еще к чему приложить руки! Отдавая дань положительному, опираясь на достигнутое, надо еще выше поднять уровень всей военно-патриотической, оборонно-массовой и учебной работы, смелее, решительнее развивать технические и военно-прикладные виды спорта, привлекать молодежь к сдаче нормативов ГТО.

Следует настойчиво повышать персональную ответственность каждого за образцовое выполнение своих обязанностей, как того требуют июньский [1983 г.] Планум ЦК КПСС, другие решения партии и правительства. Надо сделать все, чтобы еще более возрос вклад оборонного Общества в укрепление могущества нашей Советской державы.



ЦИФРЫ СПАРТАКИАДЫ

Проведено 34 тысячи соревнований по авиационным видам спорта.

Почти вдвое увеличился приток в авиационный спорт рабочей и сельской молодежи, учащихся средних школ, ПТУ, техникумов, студентов вузов.

Установлено 228 союзных и 232 мировых рекорда.

Поправки в таблицу мировых достижений

• 129 раз вносили летчики,

58 — авиамоделисты, 21 — вертолетчики,

24 — парашютисты.

Спартакиада продемонстрировала возросший уровень всей оборонно-массовой и спортивной работы в организациях ДОСААФ СССР.



С. Манаров [Москва] — чемпион по моделям планеров.

Т. Соколова [Ленинград] — чемпионка в прыжках на точность приземления



Лучший среди строителей кордовых планеров (справа налево) — А. Колесников [Туркмения], В. Еськин [РСФСР], И. Гаврилов [Украина].



Большим событием в жизни узбекского города Андижана стали финальные старты VIII летней Спартакиады народов СССР и III чемпионата страны по дельтапланерному спорту.

38 пилотов из 9 союзных республик и городов Москвы и Ленинграда приняли участие в соревнованиях в местечке Мизаи. Ата у подножия горного хребта Чиль-Устун. Совершено около 380 полетов продолжительностью от 15 до 45 минут.

Борьба получилась острой в наводил из 3-х упражнений: полет на заданное время и точность приземления; максимальный облет ППМ и точность приземления; полет по заданному маршруту.

В первом упражнении победу одержал 23-летний спортсмен команды Украины Сергей Гришнечук. Он буквально ворвался в гору: сильнее: 121, 82, 113 — таково количество очков, завоеванных им в трех турах упражнения. В результате (по сумме 2-х лучших туров) он набрал 234 очка. Для сравнения — в этом упражнении все спортсмены команды Белоруссии, занимающей шестое место, набрали только 236,058 очка. В последующих упражнениях Гришнечук выступал менее удачно, но имел все шансы на звание чемпиона СССР 1983 года.

Во втором упражнении наполнил о себе чемпионом СССР 1982 года Сергей Казанцев [Узбекистан], победив с результатом 215 очков. И. Соболев [РСФСР] и В. Дружар [Украина] заняли второе и третье места.

Третий вид упражнения — полет по заданному маршруту был поистине драматичным. Упорная борьба разгорелась между командами Украины, Узбекистана и Москвы. Упражнение, состоящее из 4 туров, разыгрывалось два дня. К концу первого определится победитель — команда Украины, но во второй день положение изменилось, т. е. лидер команды Гришнечук не был допущен медицинской комиссией к старту, а его товарищ по команде Ю. Линко в двух последних турах принес два нуля (и зачет идет суммой очков в трех лучших турах). Из борьбы не выбыл только опытный Евгений Гриненко. Волнения на старте так захватили его, что перед одним из полетов он перепутал ямки подвески. В первые же секунды почувствовал это, но вопреки маршруту продолжил полет 45 минут. Помимо всего, аппарат, пролетая вдоль склона, не находил восходящего потока. Долго «рыскал», он, наконец, нащупал его и вспирал на высоту 600 метров над линией старта. Начинались полеты капитана Аосканчей В. Какурни, В. Шуняева, С. Казанцева (оба из Узбекистана). Они могли захватить лидерство. Шуняеву для абсолютной победы достаточно было приземлиться в квадрат. Но расчет при заходе на посадку подвел и его и Какурни.

Упражнение с хорошим результатом [296 очков] выиграл С. Казанцев, завоевав по сумме упражнений серебряную награду. Чемпионом VIII летней Спартакиады стал 33-летний спортсмен из Симферополя Е. Гриненко [667,09]. По сумме трех упражнений на первое место вышла команда Украины в составе Е. Гриненко, Ю. Линко и С. Гришнечук. Второе и третье места заняли соответственно команды Узбекистана и Москвы.

Команда РСФСР оказалась на четвертом месте. А ведь по итогам двух предыдущих чемпионатов ей не было равных. Что же случилось сейчас?

Команда недостаточно подготовлена и столь серьезному турниру, — говорит старший тренер сборной команды РСФСР В. Рыбин. — И, пожалуй, самое главное — в течение этого сезона спортсмены имели мало возможностей тренироваться в термических восходящих потоках. К этому следует добавить еще и то, что на чемпионате РСФСР, проходившем в Мурманской области, из-за отсутствия погоды они не получили должной закалки в условиях соревнований.

Характерной чертой чемпионата 1983 года стало то, что он выявил ряд перспективных спортсменов. В своих первых крупных соревнованиях новички с достоинством сумели

УСПЕШНЫХ ПОЛЕТОВ ТЕБЕ, ДЕЛЬТА- ПЛАН!



Евгений Гриненко [Украина] — абсолютный чемпион VIII летней Спартакиады народов СССР по дельтапланерному спорту.

Фото автора

провести высокие моральные и бойцовские качества. Так, наряду с молодым Сергеем Гришнечуком, занявшим по сумме многоборья шестое место, отличился и спортсмен команды Москвы Леонтий Рудинский. Он новичок в дельтапланерном спорте: всего год прошел с момента первого полета. К чемпионату имел только 36 часов полета. Уверенности, оправданное чувство риска, умение правильно ориентироваться в сложной атмосферной обстановке привели к отличному результату — у него общее четвертое место.

Впервые дельтапланерные соревнования включены в программу Спартакиады народов СССР. Естественно, это накладывает свои отпечаток на весь ход борьбы. В результате — возникли и определенные трудности. Одной из важных проблем этого чемпионата стало судейство. От квалифицированности и объективности судей зависит многое. Своими мыслями по этому поводу поделился заместитель главного секретаря соревнований С. Рожков.

— На чемпионате этого года представлены дельтапланы с высоким аэродинамическим качеством. Многие спортсмены выпаривали на высоту 600—700 метров. Судьям не всегда удается объективно оценить проход вески. А каково пилоту? С такой высоты ему трудно маневрировать между весками, стоящими на расстоянии 60—100 метров. Так, только во втором упражнении было выявлено 6 неточных результатов. Сейчас в дельтапланерном спорте настал тот период, когда уровень мастерства спортсменов стал заметно выше уровня судейства. Количество судей, на мой взгляд, необходимо сокращать [на этом чемпионате судейская коллегия состояла из 27 человек] за счет новых видов упражнений. Этого можно добиться введением в программу соревнований упражнений на дальность.

Важен выбор места соревнований. Трижды проводился чемпионат страны, и каждый год в разных районах. Дельтапланерный спорт, как и планирующий, зависит от термических восходящих потоков, способных удерживать в воздухе летательный аппарат достаточно продолжительное время. И, пожалуй, где как не на первенстве страны можно достичь наивысших результатов [набор высоты, дальность и время полета]? Выбору места соревнований необходимо подходить именно с этих позиций. Например, во Фрунзе и Андижане со второй половины лета начинается инверсия воздушных масс. Здесь имеют место термики только за счет сильного перегрева воздуха. Выпарить на большую высоту практически не всегда возможно.

Лучших показателей, по высказываниям пилотов, можно добиться, проведя чемпионаты в предгорьях Кавказа, Алтая, средней полосы России. Об этом говорят и результаты украинских дельтапланеристов, проводящих регулярно свои соревнования и сборы на горе Клементьева в Коткебеле. Вероятно, и

чемпионаты страны необходимо проводить ежегодно в одном, хорошо изученном месте. Третий раз дельтапланеристы разыгрывают звание чемпиона страны. И вот что можно отметить: из года в год участники представляют самодельные аппараты. Допустимо ли это в каком-либо другом виде спорта? Как, скажем, будет смотреться участник чемпионата страны по стендовой стрельбе с самодельной винтовкой или гребец на лодке собственного изготовления? По условиям чемпионатов мира и Европы, спортсмены должны выступать на промышленно изготовленных аппаратах, иное недопустимо. Пора бы об этом подумать всерьез.

Вопрос обеспечения безопасности полетов — один из важнейших. Дельтаплан — это летательный аппарат, и пользоваться им необходимо имея при себе парашют. На чемпионате этого года только 5 человек были обладателями парашютов. А как же быть остальным? Уж коли появились в стране дельтапланы и проводятся чемпионаты, то нельзя забывать и о безопасности полетов!

Спортсмены из года в год привозят на чемпионаты новые конструкции дельтапланов, по своим летным и аэродинамическим качествам мало уступающие лучшим зарубежным образцам. Так, на прошедшей во Фрунзе чемпионате технической конференции была дана высокая оценка аппаратам серии «Стриж» конструктора С. Казанцева, «Стажер» В. Игнатова, «Сокол» В. Михайлова, аппаратом Л. Рудинского и П. Поздныкова.

Каковы же характерные особенности дельтапланов чемпионата-83! Это аппараты современного класса. Все, за исключением двух, — С. Петрова [Эстония] и Р. Сайфутдинова [Киргизия] — имеют узлы плавающего поперища. Дельтапланы чемпионата характеризуются доямика до 80% обшивки купола.

По словам председателя технической комиссии чемпионата В. Богомолова, в дельтапланеризме намечаются следующие тенденции: большое распространение передних кромок с обтекателями из пленки винипром; повсеместное применение плавающей поперища; незакрепленная задняя кромка («Стажер»).

На многие аппараты имеется высокий килевый карман. Раньше этот карман был значительной ине. А при правильной организованной крутке его уже пытаются убрать вовсе. Имеет место сильное профилирование концевых лет.

Известно, что чемпион прошлого года Сергей Казанцев летал на аппарате «Стриж-23». На Спартакиаде-83 он уже парил на модифицированном его собрате. Их было два — «Стриж-27б» и «Стриж-27к». В этих моделях значительно улучшены эксплуатационные характеристики. Если на борту «Стрижа-25» требовалось 20—25 минут, то сейчас она осуществляется за 5—7 минут. Это стало

возможным за счет модернизации конструкции узлов. В новом аппарате имеются всего 4 латных упора, вместо прежних 14, причем они зарываются в одиночку. В новой модели сделаны дополнительные разъемы на тросах, что позволяет в самый кратчайший срок заменить при поломке латчу или какую-либо другую деталь, в течение нескольких минут изменить У-образность крыла. Характерной особенностью аппаратов этой серии является то, что на них без особых усилий и временных затрат можно изменить стреловидность, кривую, натяжку паруса. На изменение любого из этих параметров понадобится не более 10—15 минут. «Стриж-27» имеет меньшую кривую за счет повышения жесткости боковой балки и уменьшения площади лопуха. Для сравнения преимущества продольного и поперечного раскроя ткани сделано 2 одинаковых аппарата с продольным и поперечным раскроем — 276 (параллельно боковой балке) и 27к (параллельно килевой). На первом летал конструктор — С. Казанцев, а на втором его товарищ по команде В. Шунаев.

Аппарат «Стажер» — это упрощенный вариант конструкции А. Шестакова [конструктор МАИ]. Дельтаплан имеет размах 11 метров, площадь 16,2 м², концевая хорда 250 мм. Профиль Р-3. За счет низких профилей имеет большой диапазон скоростей, особенно в сторону минимальных. При максимальной закатке ручке он дает всего 2 м/с снижения. Удобен в управлении, относительно легок — 35 кг. Пожалуй, как отметили специалисты, его основными недостатками являются конструктивные недоработки. К их числу относятся и недостаточная регулировка положения поперечины.

Интересна и модель «Сокол-10» В. Мизяйлова. Это модификация разработанного еще в 1978-79 годах «Сокола-5». Помимо двойной обшивки на 80% паруса, имеется плавающая поперечина (без поперечины). Аппарат имеет вес 28 килограммов («Сокол-5» весит 32 кг). Прямой центрплан. Нагрузка на крыло порядка 6. Хорошо укреплены боковые консоли. У аппарата имеются запорные замки. Они устроятся зиплике и уменьшают индуктивное сопротивление.

К. Жалинас из Литвы представил на чемпионат аппарат с подкосами 130° на дюралевых трубах без латчи и верхних тросов. Это позволило обойтись без створчатых в парусе, что в свою очередь снизило сопротивление. К сожалению, подкосы не профилированы. Значительным недостатком такой конструкции является и то, что при падении подкосы ломаются.

А. АНИКИН

Андиян

Спортивно-технические результаты

ЧЕМПИОНЫ В УПРАЖНЕНИЯХ:

Полет на заданное время и точность приземления.

1. С. Гриценчук (Украина) — 234; 2. В. Шунаев (Узбекистан) — 218; 3. Е. Гриняко (Украина) — 213.

Максимальный облет ППМ и точность приземления.

1. С. Казанцев (Узбекистан) — 215; 2. И. Соболева (РСФСР — лично) — 210; 3. В. Друкарь (Украина — лично) — 186.

Полет по заданному маршруту.

1. С. Казанцев (Узбекистан) — 296; 2. Е. Гриняко (Украина) — 291; 3. Л. Рудничин (Москва) — 281.

ЛИЧНОЕ ПЕРВЕНСТВО:

1. Е. Гриняко (Украина) — 667,09; 2. С. Казанцев (Узбекистан) — 655,908; 3. П. Поздняков (РСФСР) — 624,668; 4. Л. Рудничин (Москва) — 605,925; 5. А. Коркач (Украина) — 605,224; 6. С. Гриценчук (Украина) — 589,5; 7. В. Друкарь (Украина) — 586; 8. В. Шунаев (Узбекистан) — 582,137; 9. В. Какурин (Узбекистан) — 561,034; 10. И. Соболева (РСФСР) — 546,6.

КОМАНДНОЕ:

1. Украина, 2. Узбекистан, 3. Москва, 4. РСФСР, 5. Ленинград, 6. Латвия, 7. Казахстан, 8. Белоруссия, 9. Киргизия, 10. Литва, 11. Эстония.

ГРОЗНЫЙ НАЗЫВАЕТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Организатор финальных стартов VIII летней Спартакиады народов СССР — Центральный парашютный аэроклуб ДОСААФ (начальник В. Озолин) хорошо подготовился к проведению соревнований. Заранее был создан организационный комитет, который возглавлял заместитель председателя Совета Министров Чечено-Ингушской АССР Тамара Махмудаджиева.

Открытие соревнований превратилось в большой авиационный праздник. Тысячи жителей Грозного, собравшиеся на ярко украшенный аэродром ДОСААФ, стали свидетелями интереснейших выступлений парашютистов, летчиков, авиамоделлистов, планеристов. Воздушный парад открыла семерка реактивных самолетов. На большой скорости пронесся мимо трибун строй Л-29, образовавший цифру «8» — VIII Спартакиада. Затем с высоты спортсмены принесли флаги СССР, всех союзных республик, Советской Армии, ВВС, ВМФ, ДОСААФ. Впечатляющим номером праздника был хоровод в небе — Николай Ушмаев в сопровождении известных спортсменов выполнял юбилейный прыжок с парашютом, 8000 — внушительная цифра, тем более когда речь идет о прыжках прославленного мастера. Нет таких титулов, званий, которых бы не завоевывал Николай Ушмаев: двукратный абсолютный чемпион мира, неоднократный абсолютный чемпион Спартакиад и СССР, Вооруженных Сил и соревнований парашютистов Дружественных армий, многократный рекордсмен мира, заслуженный мастер спорта.

В юбилейном прыжке сопроводить Ушмаева доверили самым опытным — сумма прыжков девяти парашютистов 50 тысяч! В почетном эскорте — заслуженный мастер спорта Валентина Закощечья, единственная женщина в мире, на счету которой почти 9000 прыжков. Спортсмены, отделившись от самолета на высоте 2500 метров, друг за другом «подошли» к Николаю, положили ему руку, а Валентина, пользуясь разрешением жены Ушмаева, поцеловала его. Затем все взялись за руки, образовав необычный хоровод в небе. Не успел Николай приземлиться, как снова попал в объятия друзей. Зрители долго аплодировали прославленному спортсмену, выражая свою признательность, желая ему новых успехов.

172 участника вели борьбу за почетные награды Спартакиады, за звание чемпионов XXIX первенства страны. Лучшие из лучших спортсменов, прошедшие многие отборочные соревнования, представляли свои республики, города Москву и Ленинград. К сожалению, на этот форум сильнейших не прибыла команда Киргизской ССР. Как же



Литовские спортсмены наблюдают за прыжками соперников.

слабо должен работать аэроклуб (начальник У. Деханов), если там не смогли сформировать команду спортсменов! Видимо, и ЦК ДОСААФ Киргизии не уделяет должного внимания развитию в республике одного из самых массовых видов военно-прикладного спорта — парашютизма. Киргизстан расположен в таком регионе страны, где можно тренироваться круглый год. В его безоблачное небо танцуют на тренировке спортсмены многих клубов с севера и запада. А местный аэроклуб устроился от работы с молодежью, не занимается со своими спортсменами, хотя имеет все необходимые условия для этого: и самолеты, и парашюты, и другое снаряжение.

Очень жаль, но среди участников Спартакиады мало представителей оборонного Общества. Лишь команды Латвии, Эстонии, Армении укомплектованы парашютистами ДОСААФ, в остальных же преобладают военнослужащие или члены сборной команды страны. Конечно, в Спартакиаде участвуют сильнейшие, но хочется в ее рядах видеть больше рабочей молодежи, студентов.

Как же проходила борьба?

Снайперская точность. На нынешней Спартакиаде все участники выступали с планирующими парашютами-крыльями. Все спортсмены, за редким исключением, работали грамотно, красиво строили заходы и четко поражали цель — пятисантиметровой в диаметре кружочек. В первом же прыжке почти половина участников приземлилась точно в мишень или с отклонением всего на 1 см. После четырех туров трое мужчин и одна женщина имели нулевой результат. После пяти прыжков в группе лидеров остались трое — Римас Кашюшкявичус (Литва), Александр Самойлов (Ленинград) и Татьяна Соколова (Ленинград). Лишь один Кашюшкявичус закончил соревнования по этому упражнению

Финалы VIII Спартакиады народов СССР

без единого штрафного сантиметра и впервые завоевал звание победителя Спартакиады и чемпиона СССР.

Римасу — 22 года. Парашютным спортом занимается в Вильнюсском аэроклубе ДОСААФ. Он — студент педагогического института. Совершил 2500 прыжков, в этом году — 350. За установление мирового рекорда — 19 приземлений точно в цель (на 20-м отклонение составило 0,02 м) ему присвоено звание «Мастер спорта СССР международного класса».

После шести прыжков так и не удалось выяснить, кто же станет серебряным призером Спартакиады. Претендовали трое — Владимир Бучнев, Виктор Ермоленко (РСФСР) и Геннадий Олейник (Украина) — и у всех — 0,01 м.

Судьи назначили дополнительный прыжок. В. Бучнев точно ударяет по заветной мишени. Он завоевал серебряную медаль, «бронза» досталась В. Ермоленко.

Среди женщин победила мастер спорта международного класса Татьяна Соколова (Ленинград) с результатом 0,02 м. На счету Татьяны — более 3600 прыжков.

О значительно возросшем мастерстве

нее 8 с, и ни один не подтвердил норму мастера спорта.

На наш взгляд, несправедливо так жестоко наказывать спортсменов. Опытный парашютист может выполнить спираль за одну секунду, но если он недовернет ее на 46 градусов, штрафуются на 3 секунды! Получается «крути» медленно, как в старину — при помощи одного ладошек, тогда меньше вероятности быть наказанным. Так давайте вернемся к уровню показателей шестидесятых годов... Думается, нужно пересмотреть оценку акробатических прыжков, да и систему подсчета и определения мест в целом в парашютном спорте. Нынешняя система оценок тормозит развитие спорта смелых.

Абсолютными чемпионами Спартакиады стали спортсмены Украины мастер спорта СССР международного класса Лариса Коричева и мастер спорта Геннадий Олейник. Абсолютная чемпионка мира Лариса Коричева доказала, что она сильнейшая и в стране. Парашютным спортом занимается более 15 лет, воспитанница Ивановского авиаспортивного клуба ДОСААФ, ныне служит в Военно-Воздушных Силах, член сборной команды страны. Совершила более 5700 прыж-

сты фиксации результатов точности приземления, которую подготовил к соревнованиям мастер спорта Д. Пахомов. Возглавлял судейскую коллегию судья международной категории В. Жариков. На Спартакиаде проведена оценка работы судей по акробатике. Наивысший балл получил В. Покатилов (90%), И. Тёрло (88%), В. Гурный, С. Иванов (87%).

С участниками финала Спартакиады проведена конференция. В ней приняло участие 190 спортсменов, судей, тренеров. Выступили: заместитель председателя Федерации парашютного спорта СССР Г. Серебренников, заслуженный мастер спорта В. Закорецкая, тренер сборной команды Узбекистана И. Фасхудинов, судья международной категории С. Киселев, старший тренер сборной команды СССР В. Жариков, мастер спорта международного класса Т. Лысюк и другие.

На конференции шел деловой разговор о проблемах развития всех видов парашютного спорта, путях устранения имеющихся недостатков, расширении сети кружков, привлечении в них больше молодежи. Подчеркивалась необхо-



Чемпион Спартакиады в групповых прыжках — женская команда Москвы.



Чемпионов Спартакиады Л. Коричеву и Г. Олейника поздравляет председатель оргкомитета Т. Махмудхаджиева.

в этом упражнении говорят и такие цифры: 2 спортсмена выполнили нормативы мастера спорта международного класса, двое подтвердили это звание, 10 — выполнили и 72 подтвердили нормы мастера спорта.

Штрафы, штрафы... Таблица результатов акробатических прыжков ныне пестрела от штрафных секунд — от 0,2 до нескольких десятков. Даже установлен своеобразный рекорд: в одном прыжке спортсмен наказан за ошибки на 49,2 с. Если бы этот парашютист просто падал, не выполняя никаких фигур, и то он был бы оштрафован лишь на 16 с. Так стоило ли трудиться...

Новая система оценки выполнения акробатических фигур, принятая парашютной комиссией ФАИ, как показали многие соревнования, имеет серьезные недостатки. На чемпионате СССР, где собрались сильнейшие парашютисты страны, лишь четверым спортсменам удалось показать время комплекса ме-

ков. При подготовке к Спартакиаде выполнила более 400 прыжков.

Геннадий Олейник — воспитанник Донецкого авиаспортивного клуба ДОСААФ. Тренировался у заслуженного тренера СССР Александры Хмельницкой. Он трижды абсолютный чемпион Украинской ССР. На его счету 3360 прыжков, он — инструктор, работает в своем родном клубе.

В общекомандном зачете победу завоевали парашютисты Российской Федерации. Второе место заняла команда Москвы, третье — Украины.

За подготовку чемпионов VIII Спартакиады народов СССР Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР наградил медалью «Тренер чемпиона СССР» В. Жарикова, Ю. Соболева, А. Белова, В. Горбунова, В. Покатилова, В. Лалицкого, А. Хмельницкую, В. Миронова.

Судейство производилось при помощи видеопараметры и электронной си-

стемность включить в программы обучения и соревнований групповую акробатику.

Много упреков высказано в адрес Федерации парашютного спорта. Отмечалось, что слабо обобщается опыт ведущих спортсменов, нет учебника по подготовке спортсменов высокого класса. В сборной команде страны по классическому парашютному спорту имеется богатый материал по выполнению комплекса фигур в свободном падении, заснятый на видео- и киноплёнку. Казалось бы, размножить и разослать его по клубам не составляет большого труда и денежных затрат. К сожалению, пока это остается только разговором. А в клубах нет учебных фильмов.

Федерации парашютного спорта и Центральному аэроклубу ДОСААФ рекомендовано принять конкретные меры по поднятию на конференции вопро-

сам.

С. АЛЕКСАНДРОВ



ПИЛОТАЖНИКИ ДЕРЖАТ ЭКЗАМЕН

На разгрызище финала VIII летней Спартакиады и XXIX чемпионата страны по высшему пилотажу в Киеве одной из опытных спортсменов мастеру спорта СССР международного класса Людмиле Мочалиной из Ворошиловграда вручен приз «за спортивное долголетие». Самолетный спорт она занимается тридцать лет, двенадцать раз выступала на всесоюзном старте, одерживала победы на международной арене. Рядом с ней оказалась совсем юная спортсменка из Алма-Аты Наталья Абросимова. Она удостоена приза как самая молодая участница этой встречи.

Опытные и молодые — пожалуй одна из примечательностей нынешней встречи. VIII летняя Спартакиада вызвала у юных интерес к авиационному спорту, в том числе и самолётному. Достаточно сказать, что на всесоюзном старте две трети участников в возрасте до 30 лет. Половина — спортсмены 1-го разряда. Можно смело утверждать: контингент занимающихся самолётным спортом стал моложе.

В каждой команде, а их было четырнадцать, представлены спортсмены, выступавшие на всесоюзном старте впервые или второй раз. Дебютировали азербайджанцы, а также представители Волчанска авиационного училища ДОСААФ, о которых необходимо сказать особо. Волчанское училище подвергалось критике за невнимательность к самолётному спорту на бюро Всесоюзной Федерации самолётного спорта [см. «Крылья Родины» № 7 за 1983 год]. Руководство училища сделало правильный вывод, готовило и послало команду на чемпионат. И хотя спортсмены Волчанска не выполнили норматива мастера спорта, выступление на всесоюзном старте было для них замечательной школой.

Примечательно и то, что помимо профессиональных летчиков — командиров звеньев, инструкторов и других категорий, выросло число спортсменов из рабочих, служащих, студентов. В команде Украины это электромеханик из

Одессы Владимир Соломатович и водитель автомашин Владимир Гай, среди литовцев — учительница Оунте Мотеюнайте и студент Витаутас Лапенас. За команду Москвы выступали инженеры Андрей Боговлянский и Елена Климкович, студент Игорь Плонский, из Ленинграда — Сергей Мирошников и студентка Наталья Карпова. В команде Центрального аэроклуба СССР — инженеры Сергей Есян, Олег Егоров, Лариса Шаохина, водитель Александр Митрофанов.

Соревнования проводились в два этапа. На первом (полуфинал) разгрызились обязательные комплексы: известный и «темный», условия которого объявляются лишь за 12 часов до старта, а также произвольный — составленный самими спортсменами из перечня фигур. На втором этапе спортсменам вновь был предложен «темный» [неизвестный] комплекс. К его выполнению допущены мужчины, занявшие с 1-го по 10-е и женщины с 1-го по 6-е места [см. технические результаты].

В женском зачете победу одержала мастер спорта Ирина Адабаш из Одессы. Ей присужден титул абсолютной чемпионки Спартакиады и СССР. Среди мужчин медали Спартакиады и диплома 1-й степени Комитета Совета Министров по физической культуре и спорту удостоен ленинградец Юрий Гомляев. Ему вручен кубок имени выдающегося пилотажника Владимира Мартельянова, учрежденный Илчбышевским ордена Трудового Красного Знамени институтом имени С. П. Королёва.

Итак, среди победителей названы новые имена. Финал велся для спортсменов настоящей школы. Однако многие из тех, кто впервые выступал на всесоюзных встречах, высказали мнение, что поучительность его была бы выше, если бы принял участие наиболее видные пилотажники.

«Мне было бы очень интересно и полезно познакомиться с пилотажом наших ведущих спортсменов», — говорит молодой спортсмен из Москвы инженер Андрей Боговлянский. — Где я его увижу как

Команда Казахстана, занявшая первое место (слева направо): С. Крицкий, Н. Абросимова, Т. Мусабаяв, Ю. Ельцов, С. Борак.

Фото Н. Козырева

не на соревнованиях! Можно, конечно, прочитать в журнале об этом, сказать, Смолина или Яковлев. Но пилотажу надо увидеть своими глазами, только тогда поймешь и услышишь нюансы, тонкости выступления всемирно признанных мастеров.

Держать равнение на самых лучших, учиться у них, вырабатывать свой стиль под руководством опытных спортсменов — это важно.

Нынешняя программа практики освоена всеми участниками. Главным теперь, говорит заслуженный тренер СССР Е. Наумудин, — постепенно освоить условия, тогда и мастерство будет расти. Он приводит пример со штангистами. Что делает тренер, если его подопечный легко берет вес? Добавляет груз. Так и в самолётном спорте надо растущему спортсмену постоянно прибавлять груз, то есть усложнять фигуры.

Победу в Киеве одержали спортсмены Казахстана: Ю. Ельцов, С. Борак, Т. Мусабаяв, С. Крицкий, Н. Абросимова. Не имея достаточного опыта выступлений на всесоюзном старте, она с большой ответственностью отнеслась к финальным соревнованиям Спартакиады, много тренировалась, участвовала в матчевых встречах во Фрунзе, Вильнюсе, Ленинграде.

И это не замедлило сказаться. Хороши успехи ленинградцев. А вот от выступлений команды Российской Федерации можно было ждать большего (хотя она и завоевала треть призовое место). Около пятнадцати лет команда РСФСР неизменно лидировала на чемпионатах страны. Под флагом республики выросли такие замечательные мастера высшего пилотажа, как Владимир Мартельянов, Игорь Егоров, Виктор Лето, Людья Леонова, Любовь Немцова, Михаил Молчанов, Галина Корнуганова, Розалия Шехина и еще многие спортсмены. Но жизнь идет вперед. Появились талантливые пилотажники в других республиках. И команда

РСФСР утратила былую славу. В 1979 году ее определили спортсмены Литвы, а спустя еще два года и Ленинграда. Ныне она пропустила вперед себя еще два спортивных коллектива. Случайности! К сожалению, нет. В клубх республик слишком мало проявляется заботы о подготовке спортсменов-летчиков высокого класса, особенно из числа девушек. Не была в нынешнем году налажена тренировка и спортсменов, выступающих за сборную РСФСР, в каждой республике есть тренер сборной, а в Российской Федерации его нет. Старший тренер ЦАК СССР, в силу загруженности работой со сборной страны, не в состоянии уделять постоянное внимание спортсменам республики. Нужен свой тренер. Думается, Федерация самолётного спорта СССР высказает мнение по назревшему вопросу. Ниже своих возможностей выступили спортсмены Литвы.

Финальная встреча прошла организованно. Несмотря на неблагоприятные погодные условия (низкая облачность в отдельные дни), размырганы все подразделения. Бесперебойно работала материальная часть. К сожалению, о результатах выступлений спортсмены узнали после того, как были размырганы все подразделения. Организационному комитету стоило подумать об оперативности.

Финальная встреча спортсмен-летчиков была настоящим экзаменом, и они его выдержали. Соревнования способствовали обмену опытом в технике пилотирования, они выявили пилотажников для пополнения сборной команды СССР. Дело теперь за тем, чтобы наладить с ними регулярные тренировки. Думается, республиканские комитеты и клубы ДОСААФ, федерации самолётного спорта глубоко проанализируют выступления своих команд, вскроют слабые места, наметят меры, способствующие дальнейшему развитию авиационного спорта, повышению мастерства спортсменов.

Н. БАЛАКИН,
спец. корр. «Крылья Родины»
Киев

Спортивно-технические результаты

КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ ПО СПАРТАКИАДЕ. В скобках — место в зачете XXIX чемпионата СССР.
1. Казахская ССР — 32123,3 (1), 2. Ленинград — 32050,5 (2), 3. РСФСР — 31989,6 (3), 4. УССР — 31830,8 (4), 5. Литовская ССР — 31211,1 (6), 6. Киргизская ССР — 30669,2 (7), 7. Москва — 30386,8 (8), 8. БССР — 28111,3 (10), 9. Армянская ССР — 27813,2 (11), 10. Грузинская ССР — 26897,0 (12), 11. Азербайджанская ССР — 26420,8 (13), 12. Узбекская ССР — 24767,0 (14). Команды, выступавшие только в зачете чемпионата: ЦАК СССР — 31430,2 (5), ВАУЛ — 28957,8 (9).

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ. Финалисты. В скобках — количество очков и места по упражнениям. Мужчины (10 мест). 1. Ю. Гомляев (Ленинград) — 14505,3 (3681,0—1, 3375,8—4, 3894—4, 3554,0—4); 2. С. Борак (Алма-Ата) — 14444,4 (3516,0—12, 3413,7—2, 3854,2—6, 3661,0—2); 3. Р. Паксас (Вильнюс) — 14335,9 (3586,2—3, 3229,5—15, 3840,7—8, 3679,5—1); 4. В. Даченко (Фрунзе) — 14261,8 (3557,5—7, 3246,1—2, 3262,0—1, 3495,7—6); 5. А. Шлигов-

ский (Москва) — 14257,8 (3487,8—14, 3317,7—7, 3860,0—5, 3592,3—3); 6. В. Сморodin (Ленинград) — 14241,5 (3570,5—4, 3436,5—1, 3843,7—7, 3390,8—9); 7. Ю. Ельцов (Алма-Ата) — 14181,1 (3414,0—22, 3368,3—5, 3926,0—2, 3472,8—7); 8. С. Крицкий (Калининград, Москва) — 14154,0 (3560,8—6, 3259,3—11, 3799,3—10, 3535,4—5); 9. М. Кудряшов (Тула) — 14115,8 (3493,3—13, 3268,2—9, 3904,3—3, 3450,0—8); 10. С. Крицкий (Алма-Ата) — 14007,3 (3598,3—2, 3228,0—16, 3805,3—9, 3375,7—10). Женщины (6 мест). 1. И. Адабаш (Одесса) — 14215,8 (3404,7—4, 3449,0—1, 3834,3—1, 3527,8—1); 2. В. Дроница (Калининград) — 14068,4 (3483,8—2, 3387,8—2, 3832,8—2, 3364,0—4); 3. Н. Колесникова (Москва) — 13874,6 (3470,0—3, 3252,5—4, 3682,3—5, 3469,8—2); 4. О. Мотеюнайте (Прейвэй) — 13674,1 (3271,9—6, 3261,7—3, 3684,8—4, 3455,7—3); 5. Л. Мочалина (Ворошиловград) — 13527,2 (3502,7—1, 3247,0—5, 3805,5—3, 2972,0—6); 6. Л. Шаохина (г. Жуковский) — 13499,4 (3266,8—7, 3246,3—6, 3707,7—4, 3278,6—5).

В соревнованиях приняли участие 6 команд по 5 человек, по две команды от ДОСААФ (тренер А. Шехалевич), ВВС (тренер А. Рудковский) и ПВО (тренер А. Манахин). Четверо выступали в личном зачете.

В программе три упражнения: обязательный комплекс, произвольный, полет по маршруту.

Абсолютным чемпионом стал А. Пашкин (ДОСААФ), серебряным призером — А. Медовиченко (ДОСААФ), большая бронзовая медаль вручена С. Разумовскому (ВВС).

Как и в прошлом году, главный приз за командное первенство присужден летчикам сборной ВВС-1, во втором и третьем местах команды ДОСААФ-1 и ДОСААФ-2.

Отлично показали себя спортсмены оборонного Общества: из 12 разыгранных медалей они завоевали 9.

Прологом чемпионата стал большой авиационный праздник.

Тысячи зрителей аллодировали мастерам пилотирования самолетов и вертолетов, авиамоделистам, участникам красочного парашютного десанта. Авиатехника демонстрировалась и на земле, что особенно привлекало школьников, подростков. Ребята сидели в кabinах, примеряли парашюты, шлемофоны. Летчики, авиатехники рассказывали им о полетах, самолетах, об истории своего аэроклуба.

Председатель ЦК ДОСААФ СССР адмирал флота Георгий Михайлович Егоров, присутствовавший на празднике и открытии чемпионата, высоко оценил организацию этих важных и нужных мероприятий.

Познакомимся с участниками чемпионата. Самая молодая команда — из Войск противовоздушной обороны. Здесь только три мастера спорта: майор Юрий Астафьев, капитан Александр Шубин и тренер команды полковник Анатолий Манахин, призер чемпионата Вооруженных Сил СССР этого года. Остальные выступают на такой встрече впервые. Причина объективная: они осваивали самолет Л-39. По условиям чемпионата для участия надо налетать на Л-39 не менее 200 часов. Для этого лужно время.

Обе команды ВВС — прекрасные летчики, мастера спорта. Среди них призеры чемпионата Вооруженных Сил СССР Борис Трефилов и Николай Славян, Василий Савушкин и Василий Гавриленко; абсолютный чемпион 1982 года Игорь Греков и абсолютный чемпион 1983-го — Станислав Разумовский.

В команде ДОСААФ среди ветеранов — двукратный абсолютный чемпион СССР Василий Гайчук, летчик Волгоградского аэроклуба; чемпион ДОСААФ из Запорожья Анатолий Медовиченко; прошлогодний чемпион Петр Полтавец — летчик и тренер Запорожского аэроклуба; летчики Валерий Ковалев и Виктор Чех из Курска, Анатолий Поников из Ворошиловограда.

Кроме самолета Л-29, постоянного участника соревнований, в этом чем-

В НЕБЕ ВОЛГОГРАДА

XVI чемпионат Советского Союза на реактивных самолетах

пионате впервые дан старт реактивному Л-39. Самолет отличается более мощным двигателем, высокими, по сравнению с Л-29, летными данными. Его максимальная скорость 900 км/ч.

Первое упражнение — обязательный комплекс пилотажа. В него входит одиннадцать фигур. Не будем перечислять их, скажем только, что каждый год Федерация авиационного спорта СССР вводит все новые фигуры повышенной сложности. Это необходимо, спорт должен постоянно совершенствоваться, усложняться.

В упражнении первое место занял Александр Пашкин, летчик из Волгограда, второе — Владимир Князьков из Рязани, третье — военный летчик майор Владимир Леднев (ВВС-1).

А. Пашкину 31 год. Он высокий, подтянутый, строгий. «Грамотный, подогранный летчик, — говорит о нем заместитель начальника аэроклуба по политчасти Николай Михайлович Головин. — Спокойный, уравновешенный, а это очень важно в летном деле. Педантично соблюдает летные законы. На занятиях с курсантами муха пролетит — услышит. Так его внимательно слушают. Знают: все что он говорит, нужно и ценно».

Он бывший военный летчик, старший лейтенант запаса. После Волгоградского аэроклуба несколько лет служил в частях ВВС, летал на бомбардировщиках. Возвратившись в аэроклуб, стал инструктором, занялся авиаспортом.

Не намного от Александра Пашкина отстал Владимир Князьков. Опытный летчик. Учился в Липецком и Костромском аэроклубах, работает в Рязанском. Был инструктором, командиром звена, последние годы — помощник начальника аэроклуба. В спорт пришел в 1977 году. На зональных соревнованиях сразу же занял первое место в упражнении «полет по маршруту», по многоборью — третье. Затем в этом году на зональных вновь показал свое мастерство. И вот опять успех: второе место по первому упражнению.

Майор Владимир Леднев, занявший третье место — заместитель командира эскадрильи в отличном полку Ей-

ского высшего военного авиационного училища летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова. Спортом занимается четыре года.

Команда ВВС-1, в состав которой Леднев, показала очень хорошие результаты: летчики заняли места от 3-го до 10-го. Среди них капитан Игорь Греков, майоры Василий Гавриленко, Станислав Разумовский и Виктор Золотов. В командном зачете они завоевали первое место. Второе и третье поделили команды оборонного Общества: ДОСААФ-1 и ДОСААФ-2.

Наиболее полно мастерство пилотов раскрывается при выполнении второго упражнения — произвольного комплекса. Он составляет лично каждым спортсменом, включает в себя не более 12 фигур с большим коэффициентом сложности и почти ежегодно пополняется фигурами из программы пилотажа винтомоторных самолетов, то есть более сложными и, следовательно, более трудновыполнимыми на реактивных самолетах.

В этом упражнении военные летчики возлагают надежды на капитана Бориса Трефилова, выступавшего в личном зачете. В самом деле, его комплекс сложен и интересен, пилотаж красив и энергичен. Но летчик допустил немало ошибок, и первое место занял Анатолий Медовиченко (ДОСААФ-2), второе — Игорь Греков (ВВС-1) и третье Александр Пашкин.

Анатолий Медовиченко — опытный летчик, спортом занимается 10 лет. Тренер. Серебряный призер чемпионата Союза в 1980 году, чемпион ДОСААФ в 1981-м.

— Почему ребята, мастера своего дела иногда все же проигрывают, выступают ниже своих возможностей? — говорит он. — Причин много, но главная, на мой взгляд, излишняя напряженность и неумение от нее избавиться, отключиться. Конечно, это не просто, взять и отключиться, например, от мысли, что на тебя, на твою работу в воздухе будут смотреть сотни глаз. Смотреть и оценивать, критиковать. И все-таки надо заставить себя сосредоточиться лишь на полетном задании.

Капитан Игорь Греков — инструктор Армавирского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков. Товарищи удивлялись, что по первому упражнению он занял четвертое место, ждали лучшего. Теперь он вышел на второе. Это решило исход борьбы команды ВВС-1, она вновь заняла первое место. На втором — команда ПВО-2. Третьими в командном зачете стали летчики оборонного Общества (ДОСААФ-2).

Последнее упражнение — полет по четырехугольному маршруту с переменным профилем, опознавание знаков на поворотных пунктах и выход на конечный пункт маршрута в заданное время. Казалось бы, выиграть это упражнение должны волгоградцы — ян, как говорится, известна каждый изгиб

дороги, каждый куст у колодца. Однако высокое штурманское мастерство принесло победу Анатолию Медовиченко (Запорожье), Анатолию Новикову (Воршиловград), Владимиру Князькову (Рязань). В командном зачете места распределились следующим образом: первое — ДОСААФ-1, второе — ВВС-2, третье — ДОСААФ-2.

Мы говорили, что в первую тройку победителей чемпионата вошел майор Станислав Разумовский. На вопрос, что определило его успех, он ответил: заблаговременные и постоянные тренировки.

— К пилотажу надо подходить творчески и с душой, — говорит Разумовский, — стремиться глубоко освоить свой самолет, взять от него все, на что он способен. Пилотируя, мы готовимся к бою.

В разговор включается командир звена из Курского аэроклуба Валерий Ковалев.

— Спорт нужен каждому летчику, особенно молодому. Уже одно то, что ты участник чемпионата, возмущает тебя в глазах и товарищей и особенно курсантов, а это помогает в обучении. Тобой гордятся, с тебя берут пример. Это одна сторона дела, моральная. Очень важна и другая, профессиональная. Пилотаж способствует освоению других видов летной подготовки, например, групповой слетанности, полетов по приборам, стрельбы по наземным целям, а также помогает принять грамотное решение в усложненных условиях.

Итак, из 12 разыгранных медалей летчики ДОСААФ получили 9, а командное первенство все же досталось им. Почему? Несмотря на очень большую и плодотворную работу тренера Анатолия Шехавенча с летчиками-спортсменами, в наших командах слишком велик разрыв между лидерами и основным составом. Поэтому общий итог оказался ниже, чем у соперников.

И еще — несколько слов о судействе. В судейскую коллегию не поступило ни одного протеста. И это естественно, в объективности судей не сомневались, им верили. Вместе с тем, им сочувствовали. В самом деле, попробуй определить чистоту пилотажа, если самолет от тебя в двух-трех километрах, если мешает солнце, пыль, поднятая и самолетами, и автомашинами. Судья республиканской категории майор Казимир Тиханович говорит о давно назревшей необходимости снабдить судей приборами, контролирующими пилотаж с земли. И это не только его мнение.

Подведены итоги, победителям вручены награды, опущен флаг чемпионата. Главный итог — это возросший уровень подготовки спортсменов. Четкое руководство полетами, выполнение всеми участниками документов, регламентирующих летную работу, обеспечило выполнение поставленных перед коллективом задач. Чемпионат прошел организованно, с соблюдением мер безопасности и, что очень важно, способствовал пропаганде самолетного спорта.

Н. ШТУЧКИН

40-летию ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ ПОСВЯЩАЕТСЯ

НА ПРИЗ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

Финальные старты II Всесоюзных соревнований по парашютному спорту на приз журнала «Крылья Родины» подвели итоги спортивной работы авиационных клубов оборонного Общества. нынешний сезон для спортсменов был трудным, насыщенным ответственными встречами по программе VIII летней Спартакиады, отборочными соревнованиями на приз журнала «Крылья Родины». В итоге напряженной борьбы в течение мая—августа право участвовать в финале завоевали команды Егорьевского, Ереванского, 3-го Московского, Кишиневского, Ташкентского аэроклубов, Барнаульского, Гомельского, Донецкого, Чимкентского авиаспортиклубов, Капсукского авиатехспортклуба ДОСААФ и спортсмены Симферопольского АСК — организатора встречи.

104 лучших парашютиста клубов — рабочие заводов, служащие, учащиеся — прибыли в Крым, поселок Планерское, место исторических стартов, сыгравшее немалую роль в развитии авиационного спорта. Здесь 60 лет назад на горе Клементьева (Узун-Сырт) прошел первый всесоюзный слет планеристов, здесь испытывал свои первые планеры прославленный авиационный конструктор О. К. Антонов, здесь первые шаги в небо сделал выдающийся ученый, Генеральный конструктор космических кораблей С. П. Королев.

Ныне поселок Планерское, турбаза «Приморье» стали центром встреч в Крыму авиационных спортсменов. Здесь часто можно видеть парящие в небе длиннокрылые планеры, стайки кружащихся над откосами ярких дельтапланов или запуски авиационных моделей. Каждого въезжающего в поселок приветствует с высокой горы вечно парящий планер. А мозаика на фасадах корпусов турбазы «Приморье», пансионатов, автобусных остановок, «живой» самолет Ан-24 на главной площади говорят о любви местного населения к небу, авиации, спорту смелых. И, конечно, знакомство с достопримечательностями этих мест начинается с рассказа об авиации, с посещения музея парашютизма и планеризма.

На вторых финальных соревнованиях парашютистов радостно было вновь увидеть команды-участницы прошлой годней встречи — представителей Донецка, 3-го Московского аэроклуба, Кишинева, Барнаула. Они снова, пройдя многие отборочные поединки в небе, вышли в фи-

нал, доказав свою высокую подготовленность, силу. Кстати, между этими командами и развернулась основная борьба за главный приз соревнований.

Ровно, без срывов (причем, заметим, все прыжки — зачетные) выступили спортсмены Кишиневского аэроклуба ДОСААФ, что обеспечило им первое место в общем зачете. Команда составлена в основном из молодых спортсменов, возраст которых 22—24 года. Они получили хорошую подготовку, большинство из них за этот сезон выполнили по 250—350 прыжков. Высокие результаты показал кандидат в мастера спорта техник связи колхозстроителя В. Шпрайцер. В десятку лучших спортсменов вошли инженер В. Моисеенко, ученица И. Шалбаина.

Отлично завершила соревнования мужская команда Донецкого авиаспортиклуба, возглавляемая абсолютным чемпионом VIII Спартакиады и XXIX первенства страны, трехкратным абсолютным чемпионом Украины и ныне уже двукратным победителем наших соревнований Геннадием Олейником. Она заняла первые места по всем упражнениям. Лишь слабое выступление двух спортсменов по акробатике, получивших максимальное количество штрафных очков — 16 с, не позволило этой дружной команде подняться выше второго места в общем зачете. Итак, парашютисты Донецка во второй раз выиграли переходящий кубок Научно-исследовательского института. Они также завоевали кубок за победу в групповых прыжках на точность приземления и наибольшее количество медалей — 21, из них 7 золотых.

На этот раз уступили первенство прошлогодние победители — спортсмены 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ. Они заняли третье место. Команда награждена переходящим призом.

Сенсацией соревнований была победа в личном зачете самой молодой спортсменки шестнадцатилетней ученицы средней школы из Барнаула Ольги Еремичевой. Кандидат в мастера спорта Оля Еремичева заявила о себе на всероссийских стартах VIII летней Спартакиады, а здесь выступила просто великолепно. Она заняла вторые места и по одиночному прыжку на точность приземления, набрав в сумме четырех прыжков 7 сантиметров, и по акробатике, выполнив



Главный приз журнала — ишиневаским спортсменам.

комплекс фигур за 6,3 с [+1,4 с штрафа] и 7,57 с [+1,8 с штрафа]. Ольга занимается парашютным спортом два года, совершила почти 900 прыжков, только в этом году — 520! Конечно, Ольге повезло, ведь тренируется она у мамы — прославленной спортсменки, абсолютной чемпионки мира 1966 года Лидии Михайловны Ермаиной, заслуженного мастера спорта. Повезло, конечно, не только Оле, а всей команде. Благодаря Лидии Михайловне, вниманию Алтайского крайкома ДОСААФ команда Барнаула успешно выступает на зональных, республиканских и кубковых соревнованиях. Несмотря на сложные погодные условия Сибири, спортсмены совершают по 300 прыжков в сезон, тренируются круглый год. Поэтому в клубе нет отбоя от желающих заняться спортом смелых. А там, где массовость, там возможен выбор способных спортсменов в команду.

Среди призеров есть участники из Гомеля, Егорьевска, Симферополя. И чувствуется, что спортсмены более серьезно готовились к финальной встрече. Многие клубы продлили спортивный сезон, провели дополнительные сборы, продуктивно тренируясь до самых финальных соревнований.

Несмотря на сложные метеорологические условия — сильный порывистый ветер, спортсмены клубов показали высокие результаты на точность приземления. Из 516 прыжков 205 точно в цель или с минимальным отклонением до 5 сантиметров. К сожалению, довольно слабые результаты в акробатике. Спортсмены показали не только большое время выполнения комплекса, но и получили громадный штраф в секундах за нечеткое исполнение фигур. Лучшее дело обстоит лишь в тех клубах, представителями которых тренируются в сборных командах страны или хотя бы республик. Там есть у кого поучиться. Но парашютисты некоторых клубов жалуются, что им мало планируют прыжков на акробатику, зачастую их просто заменяют на точность приземления. Кроме того, много из инструкторов не наблюдают за их работой в воздухе, не анализируют ошибки, не подсказывает, как их устранить. Понятно, что мастерство в этом упражнении растет медленно, тем более, что сейчас значительно повышены требования к чистоте выполнения фигур.

Соревнования на приз журнала «Кры-

лья Родины», как отметили многие участники, оживили работу клубов, заставили их руководителей обратить внимание на подготовку разрядников, привлечь и занятиям больше молодежи. Но не везде так.

Очень жаль, что в этом году не проведены отборочные соревнования по Закавказской зоне. Ереванский аэроклуб выслал приглашения Тбилисскому и Бакинскому аэроклубам, но их команды так и не прибыли на встречу, спортсмены этих организаций не получили возможности бороться за выход в финал. Федерация парашютного спорта СССР в редакции журнала «Крылья Родины» предоставили право участвовать в финале Ереванскому аэроклубу. И нужно сказать, что ереванцы выступили неплохо, заняв по прыжкам на точность приземления 3-е место, а наряды в мастера спорта М. Тишкина вошла в десятку лучших парашютистов клубов.

Высказано также мнение, что в Закавказскую зону нужно включить не только республиканские аэроклубы, но и другие авиационные организации, прилегающие к этому региону, такие, как Центральный парашютный аэроклуб, Махачкалинский, Орджоникидзевский, Ессентукский и другие клубы. Тогда борьба за право выхода в финал станет здесь интереснее, больше спортсменов пройдет школу соревнований.

Также высказано пожелание не совмещать отборочные соревнования «Крылья Родины» с кубком «Белое золото», а проводить их отдельно только среди команд авиационных клубов ДОСААФ в различных состязаниях на кубок «Белое золото» участвуют сборные команды республик Средней Азии, в состав которых включаются и военнослужащие, очень усложняется параллельный подсчет очков и определение победителя на право участия в финале кубка «Крылья Родины». С этим предложением нельзя не согласиться и, думается, что ЦК ДОСААФ Узбекистана, Киргизии, Таджикистана в Туркмении найдут возможность проведения отборочных соревнований на приз «Крылья Родины»; журнал выделил специальный кубок, дипломы для награды победителей. Парашютный спорт в таком случае только выиграет, ведь приобретется и нему больше молодежи.

В период соревнований проведена встреча ведущих мастеров парашютного

спорта с участниками соревнований, местным населением. Перед молодежью выступили заслуженные мастера спорта абсолютные чемпионы мира Валентина Захоретца, Игорь Тёрло, испытатель парашютов участник прыжков на Памир Эрнст Севастьянов, показаны документальные фильмы о парашютизме. Организована экскурсия в музей парашютизма и планирования в Планерском, музей-квартиру и на могилу А. С. Грина в Старом Крыму.

Редакция журнала «Крылья Родины» выражает благодарность партийным, советским и комсомольским организациям Кировского района Крымской области, а также шефу наших соревнований, институту [начальник О. В. Рысов], офицеру Ю. Т. Старову, работникам Кировского районного комитета ДОСААФ [председатель А. А. Комдаса] и Симферопольского АСК [командир парашютного звена В. М. Тенчер, турбазы «Приморье» (директор И. Б. Берштейн, старший администратор И. С. Ляхов) за активную помощь, оказанную при подготовке и проведении II Всесоюзных соревнований на приз журнала «Крылья Родины».

Бэта ВАСИНА,
главный судья соревнований

Спортивно-технические результаты

Упреждение № 1. ОДИНОЧНЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (4 прыжка): женщины — 1. О. Серяпова (Гомель) — 0,00; 0,00; 0,00; 0,00; 2. О. Ермаина (Барнаул) — 0,00; 0,02; 0,00; 0,00; 3. О. Медведева (3 МГАК) — 0,04; 0,00; 0,04; 0,00; мужчины — 1. А. Скоков (Барнаул) — 0,00; 0,00; 0,00; 0,00; 2. В. Потапов (Егорьевск) — 0,00; 0,03; 0,01; 0,00; 3. В. Шрайдер (Кишинев) — 0,00; 0,00; 0,04; 0,01.

Упреждение № 2. ОДИНОЧНЫЕ АКРОБАТИЧЕСКИЕ ПРЫЖКИ (2 прыжка): женщины — 1. З. Перстенева (Барнаул) — 8,63 с; 9,4 (время указано со штрафом); 2. О. Ермаина (Барнаул) — 9,7; 9,47; 3. И. Артеменко (Егорьевск) — 10,23; 9,17; мужчины — 1. Г. Олейник (Донецк) — 8,1; 8,03; 2. В. Трофименко (Симферополь) — 7,83; 8,33; 3. А. Савицкий (Барнаул) — 8,13; 8,2.

ДВОЕБОРЬЕ: женщины — 1. О. Ермаина (Барнаул) — 8 очков; 2. И. Артеменко (Егорьевск) — 10,9; 3. В. Ваданина (Симферополь) — 11,7; мужчины — 1. Г. Олейник (Донецк) — 28; 2. И. Салосин (3 МГАК) — 65; 3. В. Шрайдер (Кишинев) — 73.

Упреждение № 3. ГРУППОВЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (3 прыжка): женщины — 1. Вартаудинский АСК (3 прыжка) — 10,9; 2. Симферопольский АСК (В. Ваданина, Л. Гаджи, Н. Еременко, Е. Литвинова) — 1,36 м; 3. Донецкий АСК (Т. Курусь, Н. Ольшиница, Е. Серпухнов, А. Кичукова) — 3,05 м; мужчины — 1. Донецкий АСК (Н. Курусь, В. Пивоваров, В. Трофименко, Д. Абрамов, Г. Олейник) — 0,22 м; 2. Гомельский АСК (Н. Усов, А. Серяпов, В. Усов, Ю. Лоинин, В. Хейга) — 0,61 м; 3. Кишиневский АСК (В. Младинюк, В. Мосеенко, В. Шрайдер, В. Урсакый, Ю. Иванов) — 0,76 м.

Общесоюзное первенство: 1. Кишиневский АСК (В. Младинюк, В. Урсакый, В. Мосеенко, Ю. Иванов, В. Шрайдер, П. Кутузов) — 92; 2. Киевский АСК (Ильинская, Р. Ткач) — 64 очка; 2. Донецкий АСК (Г. Олейник, В. Трофименко, Д. Абрамов, Т. Курусь, Н. Ольшиница, Е. Серпухнов, И. Кичукова, В. Пивоваров, П. Кутузов) — 92; 3. 3-й Московский городской аэроклуб (А. Парфенов, А. Семенов, Л. Щербанова, О. Медведева, В. Ткач, Т. Иванов, И. Салосин, В. Газет, А. Качан). Далее места распределялись следующим образом: 4. Варнаулский АСК — 155; 5. Егорьевский АСК — 260; 6. Гомельский АСК — 286; 7. Ереванский АСК — 289; 8. Симферопольский АСК — 317; 9. Чимкентский АСК — 423; 10. Ташкентский АСК — 457; 11. Калусский АТСК — 496.

ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЕ — ВЫСОКУЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

ПО ИНИЦИАТИВЕ ПЕРВИЧНОЙ ОБОРОННОЙ

История этого школьного музея боевой славы авиаторов 69-го истребительного авиационного полка, оборонявшего Одессу в грозные годы Великой Отечественной войны, началась сравнительно недавно.

Директор 20-й одесской школы Марина Митрофановна Пискунова, узнав об инициативе комитета ДОСААФ создать такой музей, разволновалась. Ведь в этом полку воевал ее муж — комиссар эскадрильи Н. А. Пискунов. Он погиб смертью героя.

Активисты оборонной организации — учащиеся, преподаватели обратились к ветеранам полка с просьбой прислать документы, боевые реликвии, личные вещи, воспоминания. Активное участие в организации музея приняла М. Пискунова. Ведь она лично знала многих ветеранов части, вместе с ними делила и радости побед, и горечь утраты друзей.

Откликнулись более ста пятидесяти человек — Герой Советского Союза А. Череватенко, летчики В. Никитин, Б. Глазачин, Н. Верховцев, В. Бондаренко и многие другие. Собирали экспонаты буквально по крупицам.

Большинство летчиков полка было членами ленинской партии. Отсюда вышли прославленные асы — дважды Герои Советского Союза Алексей Алелюкин, Владимир Лавриненков, Амет-хан Султан, Павел Головачев. Командовал полком Герой Советского Союза Лев Шестаков — бесстрашный летчик и душевный человек.

О многих из летчиков части ходили легенды. О комиссаре 4-й эскадрильи Герое Советского Союза Семене Кунце отчаянно рассказывали, что это был человек необыкновенной храбрости. 29 августа 1941-го Кунца в его боевые друзья прикрывали товарищи, штурмовавшие вражеский объект. Вдруг позволил фашистские самолеты. Комиссар принял решение связать их боем — отвлечь, принять удар на себя, чтобы дать возможность эскадрилье выполнить задание. Бесстрашный летчик повел свой И-16 навстречу противнику. Короткая атака, и головной фашистский истребитель вспыхнул, словно факел. Но при очередной атаке на другой самолет выстрела не последовало — кончились боеприпасы. И тогда комиссар пошел на таран...

Вот на одном из стендов школьного



На снимке: В городском парке Одессы, на площади, которая служила аэродромом в осажденном городе осенью 1941 года, возвышается ныне памятник героям-летчикам 69-го истребительного авиационного полка.

Фото А. Вакуленко

музея — записка летчика В. Бондаренко. Герой огненного неба Одессы вспоминает, как однажды восьмерка наших истребителей во главе с командиром полка майором Л. Шестаковым поднялась на штурмовку вражеских войск. Летчики увидели: со стороны Сухого лимана в направлении порта под охраной девяти гитлеровских истребителей Ме-109 шли двенадцать Ю-87. Шестаков смело вступил в бой. Его замысел был и прост, и сложен. Группа прикрытия ринулась на «мессершмиттов», а тройка во главе с Шестаковым обрушилась на бомбардировщиков.

Ведущий бросается в гущу «лапотников» и сходу зажигает головной Ю-87. Бомбардировщики рассыпаются в разные стороны, торопливо сбрасывают бомбы. Они рухнул вдали от причалов. А тем временем, используя преимущество на высоте, Алексей Череватенко атакует Ме-109. Вот уже в перекрестии прицела отчетливо видны желто-белые кресты. Летчик старается подойти поближе, чтобы бить наверняка. Удар оказался снайперским, «мессер» загорелся и упал в море.

Держу в руках пожелтевший от времени номер еженедельной красноармейской газеты «За Родину». Скупые строки информационных заметок, написанных по горячим следам боев, передают нафос того поистине героического времени. «Группа пикирующих бомбардировщиков противника, — говорится в одной из них, — под прикрытием не менее 15 истребителей «Мессершмитт-109» пыталась разрушить железнодорожный мост. Навстречу врагу поднялись не И-16 наши летчики. Несмотря на сложные метеорологические условия, младшие лейтенанты тт. Зверьков, Каретин, Прохоров сумели своевременно обнаружить противника и вступить с ним в бой. Летчики вели точный прицельный огонь из пулеметов и пушек, искусно маневрировали. Они сбили шесть вражеских самолетов, а остальных обратили в бегство».

Газета сообщала и об удачном бое лейтенанта Виталия Топольского, когда в одном вылете он сбил два самолета врага.

В книге А. Череватенко «Небо Одессы, 1941» (экземпляр книги — в музее) рассказано подробно о тех событиях. В том воздушном бою Топольский меткой очередью сбил ведущего. Наподалеку от Воронцовского маяка Виталий настиг второго «хейнкеля».

В. Т. Топольский впоследствии был удостоен звания Героя Советского Союза.

В школьном музее перед ребятами выступил бывший комиссар полка Николай Андреевич Верховцев. С какой любовью говорил он о своих питомцах!

— Однажды в штабе полка допрашивали пленного гитлеровского летчика, — вспоминал Н. Верховцев. — Когда фашиста спросили, что он думает о тех, кто сбил его, гитлеровец нахмурился: «Сильно воюют, — выдавил наконец он, — видно, у вас все летчики — комиссары».

И хотя комиссаров у нас в полку было всего шесть — пять в эскадрильях и один полковой, но каждый летчик был коммунистом.

Двадцать пять летчиков полка стали Героями Советского Союза. За героическую оборону Одессы 69-й авиационный полк был удостоен звания гвардейского, награжден орденом Красного Знамени и стал именоваться Одесским.

Ветераны былых сражений и ловкие в строю. Герой Советского Союза старшим инженером в авиационной промышленности, Герой Советского Союза полковник запаса А. Череватенко — руководитель-координатор Ростовского аэропорта. В разных отраслях народного хозяйства работают бывшие техники Г. Малкеш, М. Латыш. Все они активно участвуют в общественной жизни, ведут в организации ДОСААФ большую военно-патриотическую и оборонно-массовую работу с молодежью.

— В нашей школе сложились в развитии интересные традиции, — говорит председатель первичной организации ДОСААФ Петр Андреевич Самгин.

— Учебный год мы открываем обычно уроком мужества. Когда в Центральном райвоенкомате города допризывники получают приписные свидетельства, у нас это отмечается специальной торжественной линейкой. На ней выступают участники былых сражений. След в памяти допризывников оставила встреча с авиаторами-фронтовиками А. Воронцов, П. Романов.

Во время каникул, вместе с учителями, ребята совершают экскурсии по городам-героям и местам боевой славы. Школьники побывали в Москве, посетили Центральный музей Вооруженных Сил СССР, Центральный Дом авиации и космонавтики им. М. В. Фрунзе, другие музеи.

По инициативе досоафовцев школы исполком Одесского городского Совета народных депутатов переименовал некоторые улицы города в улицы имени героев-летчиков — С. А. Кунца, М. Е. Асташкина, В. Т. Топольского, М. И. Шилова.

А наш музей боевой славы авиаторов-гвардейцев стал центром военно-патриотического воспитания школьной молодежи.

Одесса

П. ЕФИМОВ

ВETERАНЫ В СТРОЮ

ЗАПОРОЖСКОМУ АЭРОКЛУБУ УЖЕ 50 ЛЕТ. ЗОЛОТОЙ ЮБИЛЕЙ КОЛЛЕКТИВ ОТМЕЧАЕТ В РЯДУ ПРАВОФЛАНГОВЫХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ. ЕГО УСПЕХИ ОТМЕЧЕНЫ МНОГИМИ НАГРАДАМИ.

ВОСПИТАННИКИ АЭРОКЛУБА ОТВАЖНО СРАЖАЛИСЬ НА ФРОНТАХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ, 13 СТАЛИ ГЕРОЯМИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА. СРЕДИ НИХ С. МАКОВСКИЙ, И. БАБАК, В. ЛОКАТОШ, В. БАБАЕВ, П. КАЛЮЖНЫЙ... ОНИ НЕРЕДКО ВЫВАЮТ В АЭРОКЛУБЕ, А КАВАЛЕР ВОСЬМИ БОВЕЫХ ОРДЕНОВ С. АРТЕМЧЕНКО — РАБОТАЕТ, УЧИТ И ВОСПИТЫВАЕТ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ АВИАТОРОВ.

МОЛОДЕЖЬ, ИДУЩАЯ В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ, ПРОДОЛЖАЕТ И ПРИУМНОЖАЕТ ТРУДОВУЮ И СПОРТИВНУЮ СЛАВУ АЭРОКЛУБА. КОЛЛЕКТИВ ЗАСЛУЖЕННО ГОРДИТСЯ ТАКИМИ ТОВАРИЩАМИ, КАК И. ЛОБОДА, Н. ПОПОВ, А. СТАРУШКО, П. ПОЛТАВЕЦ, А. ВОЛКОВ, А. МЕДОВИЧЕНКО... ПРИМЕРОМ ДЛЯ НИХ — ГЕРОИ, ФРОНТОВИКИ, ИХ БОЕВЫЕ И ТРУДОВЫЕ ДЕЛА.

НАШ РАССКАЗ ОБ ОДНОМ ИЗ ЛУЧШИХ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ АЭРОКЛУБА С. АРТЕМЧЕНКО.



МОЙ ПЕРВЫЙ УЧИТЕЛЬ

Мальчишка смотрит в небо... Там, в синеве, размазывая белую нить конденсата, летит серебристая птица. Какое чувство рождает эта картина в юншю! Туда, в высоту, за штурвал! Знать эту машину, поупевать ею. Не обязательно боевую, пусть это будет жирный лайнер Ту-134 или труженик Ан-2. Но как сделать первый шаг к осуществлению мечты! Одни из первых шагов в небо — аэроклуб ДОСААФ.

В далеком 1939 году семнадцатилетний Степан Артемченко, работавший электриком в мартеповском цехе «Запорожстали», без отрыва от производства учился в Запорожском аэроклубе. Поступил в него по комсомольской путевке.

На фронтах Великой Отечественной войны летчик-истребитель Артемченко совершил 269 боевых вылетов, лично сбил 15 вражеских самолетов. Летчики его эскадрильи кроме того уничтожили 32. Все были награждены орденами, а заместитель командира капитан И. Сутагин удостоен звания Героя Советского Союза.

Первые послевойенные годы — знаменательное и напряженное время. В части поступала новая реактивная техника. Надо было ее осваивать, надо было учить летчиков. И Артемченко отдавал этому все свои знания, опыт, душу бойца.

В пятидесятые годы в должности старшего штурмана-летчика Артемченко служил в прославленной в годы войны истребительной авиационной дивизии. Проявляя образцы героизма и мужества, летчики этого соединения бились с врагом под Сталинградом, в небе Белоруссии, в Восточно-Прусской операции. И где бы они ни сражались, везде одерживали блистательные победы.

Продолжая славные традиции героико-фронтовиков, С. Артемченко первым в соединении освоил новый тогда реактивный сверхзвуковой самолет Су-7, летал

днем и ночью в сложных погодных условиях, возглавлял и лично проводил перегонку новой авиационной техники с завода в воинские части, а затем и войсковые испытания машины. Тогда же он, инструктор, подготовил пятьдесят летчиков первого класса.

За боевые дела в годы Великой Отечественной и освоение новой реактивной техники Степан Савельевич Артемченко отмечен боевыми наградами.

Прошли годы... И вот он, офицер запаса снова в Запорожском аэроклубе, но теперь уже инструктором-летчиком-методистом, обучает самолетовождение. Курсанты-пилоты благодаря его неутомимой энергии, инициативе и трудолюбию получают твердые знания, умело применяют их в учебных полетах и в дальнейшей практической работе в частях ВВС, гражданской авиации, аэроклубах ДОСААФ.

Не считаясь с личным временем, он проводит занятия с теми, кто по каким-либо причинам пропустил предыдущие, с теми, кто не разобрался в пройденном. Свободных мест на дополнительных занятиях не было: приходили и успевающие, Артемченко было интересно послушать.

К весне, времени выезда на аэродром, мы, узнав много нового, чувствовали себя уверенно. Навигационная линейка нас уже не смущала. Инженерно-штурманский расчет полета, прокладка маршрута, применение радиотехнических средств в самолетовождении — начало и прочный фундамент для будущих твердых знаний — вот что дали мне, моим товарищам уроки Степана Савельевича.

Сколько раз вспоминал я добрым словом своего первого учителя по самолетовождению! И когда был уже заместителем командира эскадрильи и занима-

лся с молодыми пилотами штурманской подготовки, и когда, исполняя обязанности штурмана части, решал соответствующие задачи. Основы этой сложной и нужной науки заложил в нас он, полковник запаса С. Артемченко. И лишь недавно, спустя столько лет после нашего знакомства, узнал я страницы его боевой биографии. Человек необычайной скромности, он никогда не рассказывал нам о себе, а всегда о товарищах, одноподчанах.

С. Артемченко — победитель социалистического соревнования по итогам работы в 9-й, 10-й пятилетках и в первые два года 11-й пятилетки, ударник коммунистического труда. Его имя постоянно на Доске почета, занесено в Книгу почета аэроклуба.

За большую воспитательную и общественную работу, высокие показатели в социалистическом соревновании С. Артемченко награжден Почетным знаком ДОСААФ СССР, Почетными грамотами ЦК ДОСААФ СССР, УССР и областного комитета ДОСААФ.

...Иногда в аэроклуб заходит кто-то из ветеранов. Из тех, что служили с Артемченко, когда он был командиром звена, эскадрильи. Из бывших его подчиненных. Разыщет Степана Савельевича, встанет по стойке «смирно», доложит: — Товарищ командир! Бывший ваш летчик прибыл.

Он благодарен ему по сей день. Отважный боец и умный ведущий, он, будучи командиром эскадрильи, не потерял ни одного летчика.

К нему приходит и молодые офицеры, его воспитанники, бывшие курсанты Запорожского аэроклуба, а ныне военные летчики, стражи воздушных границ нашей Родины.

А. ОСТАПЕНКО

Запорожье

КРАСНОЯРСКИЙ КЛУБ: ПРОШЛЫЕ НЕУДАЧИ, НОВЫЕ НАДЕЖДЫ

Два интервью на одну тему

Представляем: заместитель председателя краевого комитета ДОСААФ Владимир Иванович Пальников, в недалеком прошлом — штурман на речных судах, спортсмен — горилолижник, биатлонист, стрелок.

— Что можно сказать о работе Красноярского авиационно-спортивного клуба? На первый взгляд, дела его идут неплохо — плановые задания выполняются, трудится коллектив без летних простоями и без предписаний к ним. Особых замечаний как будто нет. Но крайком в клубу имеет претензии, причём довольно основательные. Слабо влила до последнего времени называемый спортивную работу, мало сделано для повышения массовости авиаспорта. Выли к этому свои объективные причины, да и субъективные тоже.

В ряду первых надо прежде всего назвать аэродром. Расположен он, к сожалению, неудачно. Работать в Емельяново приходится в самом тесном соседстве с летчиками гражданской авиации. Большой порт Аэрофлота принимает и выпускает несколько десятков самолетов в сутки. Летать и пригнать рядом с ним спортивную работу, мало сделаному для повышения массовости авиаспорта, уже давно, но пока не решен. Предложенная клубу площадка находится слишком далеко и спортивным устроить не может...

Совсем недавно в клуб назначен новый начальник — Михаил Иванович Пегов, человек преданный авиации и авиационному спорту. Можно сказать, что с его приходом спортивная работа оживилась. Больше внимания стали уделять перерывным организациям, кружкам и секциям. Например, активно помогает клуб энтузиастам из Анжиса, где при техникуме организованная школа юных парашютистов. Помощь эта подобная кружкам крайне необходима, но для того, чтобы ее оказывать, нужны и средства, и специальное разрешение. Хотелось бы организовать такие секции в других городах и селах края. Дело полезное, нужное работам, дает отличную подготовку и службе в армии, физическую и моральную закалку. Видимо, настало время рассмотреть этот вопрос, помочь со средствами, подготовить специальное положение о школах юных. Тогда можно было бы устроить конкурсы на заключение в такую школу, подумать о форме

для ребят. Не хватает для этой работы и квалифицированных тренеров-преподавателей.

Сейчас в Емельяново проходит краевая встреча парашютистов, в которой участвует восемь команд. Кстати замечу, что таких соревнований не было несколько лет и их проведение — первый заметный успех в спортивной работе клуба.

Представляем: начальник Красноярского авиационно-спортивного клуба Михаил Иванович Пегов. Свой путь в авиацию он начал в оборонном Обществе, работал командиром парашютного звена в Красноярском АСК, потом ушел в гражданское авиацию, летал командиром Ил-14. Теперь вернулся в авиационному спорту.

— Вы в хороший день попали к нам, в праздничный. Во-первых, краевые соревнования парашютистов, а во-вторых — в первый самостоятельный вылетают наши летчики. Дело в том, что год назад клуб получил новые самолеты — Як-32. Осваивали их сначала инструкторы, потом спортсмены. Сегодня счастливым днем у Веры Косиновой, у Юрия Радинова. Первый самостоятельный на новой машине — кто летал, тот поймет всю значительность этих минут.

У Веры второй спортивный разряд, она диспетчер в аэропорту, очень энергичная, радеет в полеты. Она уже шесть лет занимается самолетным спортом. В звено много способных людей. Есть у нас хорошие летчики-инструкторы: Павел Чуваков, Юрий Синиченко; он сейчас готовит первую группу спортивного и сам тренируется, готовится к соревнованиям.

В этом году мы провели сборы для кандидатов в сборную команду. На зональные соревнования отстраивали пока только одного «средняка» — мастера спорта Анатолия Граденина. Ну, а на следующий год, думаю, держим уже и команду выступать...

Сложности, трудности в работе! К сожалению, их у нас немало. Наше слабое место — аэродром. Все эти годы шла строительства, и даже ремонт на аэродроме не велось.

Малоэта трудностей другого рода: мало парашютов-прыжков, долго идет и нам новая

техника, поздно получаем обмундирование, радиосредства. Хотим растить мастеров, а для этого очень нужна техника, нужны хорошие инструкторские кадры. Ну, это трудности объективного порядка. А с тем, которые зависят от нас, боремся решительно.

Первый раз после долгого перерыва краевые соревнования парашютистов проходят как настоящая спортивная встреча. Восемь команд. Часть из них соревнуются, правда, по программе третьего спортивного разряда. Ну, что ж, как говорится, лиха беда — начало...

Для того, чтобы провести такие соревнования, пришлось потрудиться. Ездил в Саяногорск, в Шушенское, организовали там парашютные секции. В Шушенском как базу использовали союзот-технику. Там и сборы провели — для того, чтобы подогреть интерес, разжечь спортивный азарт.

В Саяногорске — одна из лучших оборонных организаций края. Председатель райкома ДОСААФ А. И. Лейман — человек инициативный, любящий спорт — помог привлечь к организации парашютной секции руководство двух больших строев. В Саяногорске тоже провели прыжки. Надо сказать, что в этом городе есть все условия для существования самостоятельного клуба.

По погодным условиям наши краевые соревнования проводятся позже зональных. На зональной встрече красноярская мужская команда заняла пятое место, женская — четвертое. Результат не радует, но на большее пока трудно было рассчитывать. Поехали на зону, имея всего по 30—70 прыжков. По современным меркам, конечно, мало.

Сейчас на краевые соревнования выступают сборная вузов. Парашютные секции есть в техникумах, педагогических, политехническом институте, в сельхоззаповеднике и цветных металлов. В подгруппе секция работает активно. Ей много помогает заведующая кафедрой физического воспитания В. И. Усаков, сам в прошлом парашютист. Но наш клуб пока недостаточно содействует развитию спортивной работы в вузах. Подготовку первокурсников там ведут в основном штатные инструкторы. А надо бы шире привлекать общественников — это поможет растить молодые инструкторские силы. Мы активизируем помощь перерывным организациям оборонного Общества в вузах.

Работы много, но и желание работать большое. Есть в клубе немало увлеченной и способной молодежи, таких ребят и девушек, с которыми можно, как говорят, горы свернуть. Хочется, чтобы о красноярских авиационных спортсменах было слышно и на республиканских, и на всесоюзных соревнованиях.

Интервью вел
Т. ЛЕОНТЬЕВА

Красноярск

ВСЮ ЖИЗНЬ СО СПОРТОМ

В самом шумном месте Подмосковья, рядом со столичным аэродромом Шереметьево живет Сергей Иванович Овчинников, инженер-конструктор, ветеран планерного спорта. В 1922 году еще совсем мальчишкой увидел он впервые самолет. А в 1924-м Сергей организовал на станции Рузавкиа Московско-Казанской железной дороги авиамодельный кружок, став настоящим вожаком любителей авиации в городе. Авиамодельные состязания кружковцев проводили как яркие праздники.

Затем при рабочем клубе станции Сергей организует планерный кружок. В 1928 году здесь построили планер «Рузавец», учились на нем осваивать летное дело. Больше 30 планеристов-кружковцев успели продолжить учебу в школы ВВС и гражданской авиации. За активную работу главком ВВС наградили кружок настоящим самолетом Р-1. Служа

два года кружок стал планерной школой Мордовской АССР. Руководил его Сергей Иванович. Позже, на базе школы, в Рузавке был открыт аэрокружок железнодорожников, и, конечно, начальником его назначили молодого коммуниста С. И. Овчинникова.

Накануне Великой Отечественной войны Овчинников успешно заканчивает Казанский авиационный институт, защищая диплом на тему «Легкий самолет». В трудные военные годы он конструировал и устанавливал с рабочими на самолеты-штурмовики Ил-2 кассеты с гранатами для обороны задней полусферы машины, когда на ней не было воздушного стрелка. По проектам Сергея Ивановича много самолетов У-2 и Р-5, поврежденных в бою, было переделано на машины для оперативных полетов и санитарные. После войны он долгие годы работал в конструкторском бюро.

Но конструирование для авиационного спорта всегда оставалось для Овчинникова любимым делом. Его легкий летательный аппарат «Оса», при создании которого он использовал все лучшее, что ему удалось раньше, когда делал учебные планеры и аэросани, мог служить переходным аппаратом с планера на самолет для школ первоначального обучения.

Уже сейчас, будучи пенсионером, Сергей Иванович крепко дружит с рабочей молодежью в городе Долгопрудном, где при клубе «Полет» работает группа дельтапланеристов. Ветеран планерного спорта стал наставником в деле освоения авиационной техники.

Сергею Ивановичу уже за 70. Но не стареет душой этот увлеченный человек, не расстается с любимым делом.

В. ШМЕЛЕВ

В СПИСКАХ — ЗНАЧАТСЯ

ПОИСК ВЕДУТ УЧАЩИЕСЯ ПТУ

Седую Балтику трудно удивить отвагой. Только в авиационных частях в годы Великой Отечественной войны здесь выросло более ста Героев Советского Союза. В небе Ленинграда и Ладоги, Ханко и Таллина, Эзеля и Кронштадта, над просторами моря и дальше — над вражьей землей, вплоть до ледога фашизма — Берлина, гремела слава балтийских моряков. Особое место в ряду их подвигов занимает Лиепая...

В музее Лиепайского технического училища № 7 имени Героя Советского Союза А. Курзенкова собрана богатейшая коллекция материалов и фотографий, по которой с точностью до одного дня можно проследить хронологию подвигов молодых улыбочив парней в морских кителях, презревших смерть и ушедших в бессмертие.

7 мая 1967 года, в канун Дня Победы, слесарь Николай Филиппович Кобец выступал перед учащимися ПТУ № 83 (так тогда называлось ТУ № 7) с рассказом о боевых действиях 1-й гвардейской морской железнодорожной бригады Краснознаменного Балтийского флота, где в годы войны служил он комедором-наводчиком. После горьковатой части к ветерану подошла комедант обществу Катерина Усович, поздравила с праздником. Разговорились. Женщина вспомнила, что близ хутора Рейнк в годы войны упал наш самолет.

Николай Филиппович решил организовать экспедицию. Комсомольцы Валерий Титов, Виктор Дембровский, Валерий Кустов, Аivar Карлсон и другие стали его помощниками. Уже первая встреча — с хозяйкой хутора Айстрой Рейнис — принесла удачу: старая женщина помнила, что фамилию одного из летчиков была Петров, а звали его Петр Петрович. Вторую фамилию вспомнить не удалось. Документы не сохранились — их захватили фашисты.

Дома с нетерпением ждала мужа из первой экспедиции Анна Васильевна Кобец. Она стала ближайшим помощником следопытов, валадила на свои плечи одну из самых сложных обязанностей — переписку с архивами, ведение всей документации.

И вот садится Анна Васильевна за первое в своей жизни официальное письмо — в архив. Вскоре приходит ответ. Да, летчик 953-го штурмового авиаполка Петров Петр Петрович числится без вести пропавшим. Вылетел на боевое задание 29 октября 1944 года вместе со своим стрелком-радистом Борисом Распоповым. Самолет упал в районе Лиепая. Адрес матери пилота: Актюбинская область, город Алга...

На первый запрос откликнулся мать и сестра Петрова. Распоповых найти оказалось сложнее. Следопыты обратились на Центральное телевидение к ведущему передачи «Поиск». В скором

времени получили письмо из Винницы — от Елизаветы Сергеевны Распоповой, матери стрелка-радиста.

Близких Петрова и Распопова пригласили в Лиепаю. 7 мая 1975 года десятки родственников и однополчане 56 летчиков, чьи имена были высечены на гранитной плите, пришли на Братское кладбище города. Пришли люди поклониться пролавленному балтийскому асу Нельсону Степаняну, лучшему воздушному разведчику флота Александру Курзенкову, членам экипажей двух самолетов МБР-6 15-го авиаполка В. Панюкину, И. Яцуку, С. Степанову, П. Андрееву, погибшим при героической обороне Лиепая в первые дни войны...

56 балтийских летчиков в первом списке следопытов. Но ведь это лишь малая часть в длинном перечне погибших в боях за город. Возможно ли полностью установить все имена, назвать каждого, кто ценой жизни приближал Победу? Началу казалось, задача невыполнима. Но работа продолжалась. Обширная переписка с ветеранами авиации Балтийского флота давала все новые и новые факты, называла не встречавшиеся прежде фамилии, описания подвигов. Помогали местные жители.

В музее боевой славы при Лиепайском Доме офицеров флота есть несколько интересных экспонатов: мотор и лопасти винта самолета, парашют, партийный билет № 6108264, штурманская карта. Все это найдено красными следопытами училища на месте гибели летчика и извлечено из болота. Чаше всего поиски ведутся на болотах: торфяные почвы укрывают таящиеся в них предметы от резкого перепада температур, наиболее полно сохраняют их. Но раскопки доступны лишь зимой.

В зимнюю стужу, облачившись в резиновые сапоги, словно саперы, исследовали следопыты землю бережно, как археологи, извлекали из нее лопасти, мотор, крыло... Так были найдены самолет и останки летчика 14-го гвардейского истребительного авиаполка Клайпедского дважды Краснознаменного ордена Ушакова полка ВВС КВФ Николая Репина, так было установлено точное место гибели кавалера двух орденов Красного Знамени Владимира Шмагала.

70 имен значатся во втором списке, на второй мемориальной плите, открытой в Лиепае 28 июля 1978 года. В основном это летчики 12-го гвардейского пикировочно-бомбардировочного Таллинского Краснознаменного ордена Ушакова полка ВВС КВФ.

С. А. Щербак, А. Л. Пайор, Е. А. Чирков. Эти фамилии тоже были выбиты на плите. Но оказалось — Спиридон Архипович Щербак и Александр Леонтьевич Пайор жины! Много времени ушло у следопытов на то,

чтобы найти их. И вот письмо из г. Кермеров — от начальника планового отдела областного строительного управления С. А. Щербакова:

«...Теперь о дне 16 сентября 1944 года. Да, день был трагический. Утром мы сделали один вылет. А на втором нас подожде «мессер». Дело было так. Мы сбросили по цели бомбы, вышли из пикирования и стали набирать высоту. Отшли от берега километров на двадцать, когда на нас обрушились гитлеровские истребители. Строй залюхорядило, машины начало болтать на высоте. Далю пилоту команды «вправо», «влево», «вверх» — он их по возможности выполняет, чтобы не выкоидить из общего строя, — но цели не достигаю: истребители со свастиками, что под нами, не видны (кабина наша сверху). Вдруг треск, и из ледового мотора повалил дым. Машина вошла в штопор. Я вижу, как Чирков ногами заработал, пытаюсь спасти «пешку», но высота падает. Потом он сказал: «Прягайте, ребята!»

Командир прыгал последним. Парашют загорелся. До конца войны Щербак и Пайор находились в концлагерях, о судьбе друг друга не знали. И когда следопыты получили из архива ответ на свой вопрос, весь экипаж Чиркова значился в документах погибшим. Написали письмо матери Щербакова, а ответ пришел от самого Спиридона Архиповича. Потом разыскали и Пайора.

9 мая 1979 года была открыта третья мемориальная плита, на ней имена еще 45 летчиков, техников, вооруженцев... А к 35-летию Победы ребята и их руководители приурочили открытие четвертой, самой большой плиты. Больше ста писем-запросов ушло в разные концы страны. Стали приходить ответы. Хочется процитировать хотя бы несколько из писем, полученных следопытами. В них — неутраченная материнская боль за погибших сыновей, признательность и благодарность жиням за память о них.

«35 лет мы ничего не знали о нашем сыне и брате. Благодаря вашим добрым сердцам мы будем знать, как погиб и где похоронен Ваия. Разуваева Прасковья Михайловна».

«Получила ваше письмо, большое спасибо. Пишет мать Миронова Ивана Емельяновича. Ваше письмо и оплакивала горькими слезами, я была рада, что мой сын не забыт. Миронова Авдотья Егоровна».

Братское кладбище в Лиепае. Медленно сползает покрывало, обнаяя мрамор и золотые буквы на нем: «Летчики 11-й штурмовой авиационной дивизии ВВС КВФ, погибшие в боях за город в 1944—1945 гг.». Открытие четвертой плиты с именами 143 летчиков увенчало очередной поиск молодых патриотов города.

В. РОЙТМАН

Рига

ВЕРНОСТЬ ДОЛГУ



В начале июля огненного сорок первого года лейтенант Шевелев оказался под Ленинградом. Здесь он принял свой первый бой. Трудным для нашей страны было то время. Опыленные первыми успехами фашистские орды упорно рвались к Ленинграду, колыбели Великого Октября. Советские войска самоотверженно сражались с захватчиками, отстаивая каждую пядь родной земли. С воздуха их постоянно бомбили и обстреливали вражеские самолеты. Наши летчики, в числе которых находился и лейтенант Шевелев, отважно вступали в бой с превосходящими силами противника. Фашистские пилоты летали в основном группами, хотя иногда отваживались появляться в ленинградском небе и в одиночку. Так было и тогда, когда Шевелев вылетел на задание вместе со старшим лейтенантом Н. Кузнецовым.

Фашистский «мессершмитт» наши летчики заметили у крошки облаков и, развернувшись, стремительно атаковали его. Но безрезультатно. Почувствовав недоброе, фашист ушел за облака. За ним ринулся Кузнецов. Через несколько секунд Шевелев заметил, как «мессер», ударя от Кузнецова, снова оказался под облаками. Стремительно рванулся вперед Шевелев, нажал на газетку. Но огненные трассы прошли мимо вражеского самолета. Тот снова пытался уйти за облака. В ходе третьей атаки «мессершмитт» был сбит. Первая победа придавала уверенность молодым воздушным бойцам. Вскоре каждый из них начал увеличивать свой боевой счет сбитым самолетом врага. Над Пушкиным Шевелев вышел победителем в схватке с «юнкерсом». Через несколько дней сбил еще один Ю-87.

Много их было — воздушных боев или полетов на штурмовку вражеских аэродромов, наземных войск. И всегда радом, крыло и крыло, были боевые товарищи. Вместе храбро сражались летчики полка Вадим Лойко, Василий Добровольский, Егор Новиков, Петр Олимины. Эти имена хорошо стали известны ленинградцам.

От боя к бою росло мастерство истребителей, крепло их боевое содружество и взаимовыручка. Запомнился Павлу Шевелеву один августовский бой. В ходе его проявились прекрасная техника пилотирования, взаимовыручка, готовность не только защищать друг друга, но и, презирая смерть, принять удар врага на себя.

Шестерку истребителей возглавлял старший лейтенант Лазарев. Задача — прикрывать обороняющиеся подразделения у станции Тосно. Стрелам пошли по направлению к указанному району. Семибалльная кучевая облачность за-

трудняла наблюдение. Казалось, никак нельзя определить местонахождение и количество вражеских самолетов. Но вот летчики заметили, что в боевых порядках наших войск задымятся кверху султаны земли. Сразу же поняли: фашистские самолеты находятся выше облаков и оттуда, используя просветы, производят бомбометание.

Немедленно пробить облака! Помешать врагу! Истребители круто пошли в гору и скоро увидели более десятка Ю-87 и несколько «мессершмиттов». Заваздался бой. Ближайший от Шевелева бомбардировщик находился на удалении 300 метров. Не раздумывая, советский летчик ринулся к нему. Сблизившись, поймал в коллиматор прицела и открыл огонь. Фашист поспешно высел бомбы и, стремясь уйти от обстрела, стал раскачивать свой самолет с крыла на крыло. Но это не спасло его: огненная струя пришила по кабине «юнкерса». Объятый пламенем, он стал падать.

Выходя из атаки, Шевелев заметил еще один самолет. Тот шел прямо на него. Это был Ме-110, обладающий мощным вооружением. «Мессер» имел преимущество в высоте. Отважный советский летчик принял вызов и решительно пошел в лобовую атаку.

Дистанция быстро сокращалась. Кто не выдержит? Уже через несколько секунд фашист вдруг резко отвернул и начал уходить в сторону. Но было уже поздно — к нему устремились трасса огня. Это, выручая Шевелева, очередь по фашисту дал Николай Кузнецов.

А через несколько минут Шевелев помог другу. На Кузнецова накинута сразу два «мессера». Павел открыл заградительный огонь и сорвал план фашистов.

Подоспела новая группа самолетов врага. Наши летчики смело связали ее боем. Шевелеву удалось сразить еще один фашистский бомбовоз. Два самолета уничтожил Кузнецов. По одному стрелянику сбили летчики Жигулин и Новиков... Позже стало известно, что наша шестерка вела бой против тридцати шести самолетов врага и сбила семь из них, не потеряв ни одного своего!

Личный пример мужества и отваги проявил он в дни сталинградского сражения и в жарких боях на Курской дуге. Здесь он командовал эскадрилей. И командовал успешно.

Шестерка истребителей во главе с П. Шевелевым поднялась в аэродрома близ Фатежа и направилась к линии фронта. В указанном районе самолетов противника не оказалось, и наши легли на обратный курс. Тут-то вскоре и произошла встреча с девятью «юнкерсов». Наши истребители шли со стороны

солнца, и враг их не заметил. Совершив маневр, группа Шевелева пристроилась к фашистской стае, направляющейся к линии фронта. Выбрав удобный момент, Павел Федорович приказал открыть огонь и первым дал длинную очередь. Заговорили пушки у В. Латышева. Только теперь спохватились фашисты. Но было уже поздно. Две горящие машины стремительно неслись к земле.

В этот момент показались «фоккевульф». Новая атака — и воздух прошли пушечные очереди. Один «фоккер» задымил и с ревом стал падать вниз. Фашистские летчики не выдержали дерзкого натиска наших истребителей и поспешили оставить район боя.

На аэродроме Шевелев узнал, что группа «юнкерсов», с которой они только что сражались, возвратилась после бомбежки нашего ложного аэродрома, оборудованного в 12 км от основного. Сбросив свой груз на макеты самолетов, бомбардировщики считали свою задачу выполненной. Их-то и встретила группа Шевелева.

Богат послушную список Павла Федоровича Шевелева. В действующей армии с июня 1941 г. по май 1945 г. Воевал на Ленинградском, Калининском, Западном, Юго-Западном, Северо-Западном, Сталинградском, Центральном и 1-м Белорусском фронтах. Боевой счет свой завершил в Германии, сбив в бою над городом Штуттгартном сразу два «фоккевулфа».

Ратный подвиг отважного истребителя в феврале 1944 г. отмечен орденом Ленина и медалью «Золотая Звезда». Радость была особой. Она умножалась тем, что звание Героя Советского Союза присваивалось и трем его подчиненным — В. А. Латышеву, И. А. Федорчуку, С. М. Новичкову.

...Отремели залпы победного салюта. После войны судьба разбросала фронтовых друзей. Одни из них вернулись к мирному труду, другие остались стоять на страже мирного неба. В ряду активных его защитников остался и Павел Федорович Шевелев. Командуя частями и соединениями, он умело передавал свой богатый фронтовой опыт. И запас увеличил в звании генерал-полковника авиации.

Сейчас у Павла Федоровича — новая ответственная должность, новые заботы. Но что бы он ни делал, он не порывает связей с воинскими частями и организациями оборонного общества.

Ветеран часто выступает перед молодежью — в рабочих коллективах, перед студентами, учащимися школ и ПТУ. Всем сердцем он воспринял слова Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Ю. В. Андропова, высказанные им на встрече с ветеранами партии: «...С молодежью надо работать и работать постоянно... Каждый ветеран партии, каждый ветеран труда должен быть наставником молодежи». Юноши и девушки, члены ДОСААФ всегда с интересом слушают рассказы П. Ф. Шевелева о подвигах авиаторов в годы минувшей войны. Вспоминая своих фронтовых друзей, ветеран непременно подчеркивает: советские войны одержали победу потому, что были верны своему долгу, фронтовому братству, страстно любили свой народ, свою Родину и самоотверженно служили им.

Н. ЛЕВШИН

ЗАВТРА СНОВА В ПОЛЕТ...

Свежесть утра. На горизонте показался красный диск солнца. Вдыхая аэродромный аромат, иду к самолетной стоянке. Настроение бодрое, ощущается прилив сил. Шаг твердый и четкий.

Сегодня полеты. Для клубных работников и спортсменов это — праздник. Сбивая утреннюю росу, раскладываем на свежей траве белые полотнища — аэродромные знаки, помогающие экипажам ориентироваться на земле и в воздухе. Курс взлета — в сторону Оки. Поскорее подняться в воздух, раздвинуть горизонт, почувствовать, что ты живешь под небом, «потрогать» белые шапочки высокой, расположенной градами «кучечки», увидеть с высоты красоту и прелесть нашей планеты.

Полеты — это прежде всего работа, требующая строжайшей дисциплины, организованности и порядка.

Очередного взлета ждешь с какой-то нежностью. Когда поступает команда подготовиться, я как бы слышу звуки оркестра, играющего марш. Приближаюсь к самолету, занимаю свое рабочее место.

Запускаю двигатель. Ровный гул вселяет уверенность, что все будет нормально. Я сливаюсь с машиной. Мне приятно дрожание штурвала, с замиранием сердца вырываю на полосу, занимаю стартовую позицию. Взлет — ответственный момент: сейчас ты уйдешь в воздух и надо быть особенно бдительным. Какое-то непродолжительное время идет проверка режимов работы двигателя, оборудования и гоним, приняв решение, докладываю руководителю полетов: «К взлету готов».

«Взлет разрешаю», — слышится в наушниках. Пускаю секундомер. Начинается разбег. Отрыв от земли. Пройден важный этап. Стрелка высотомера пересекает 200-метровую отметку. Воздух самолет в разворот. Еще две минуты предстоит набирать тысячу метров и есть время мысленно окинуть содержание сегодняшнего задания. Это — произвольный комплекс. Составлен он заранее. Облетан по связкам. А теперь предстоит выполнить в целом — венец многодневной работы.

Ветер сегодня неизбежно будет тянуть в конец зоны, поэтому заход на центр пилотажа делаю так, чтобы оказаться в расчетной точке.

Двойная отмашка — покачивание с крыла на крыло — означает: «Внимание, начинаю». На старте остались товарищи, которые поднимутся в воздух после меня, а пока они фиксируют все неточности, которых сам я не сумею заметить — пилотаж проходит скоротечно. Я над центром зоны. Высота заданная. Скорость расчетная.

Комплекс состоит из двадцати фигур — это моя фантазия, мое творчество. Старюсь все делать так, как рассчитано на земле, и мне удастся удерживаться точно над «крестом», центром пилотажной зоны. Отклонения на вертикали составляют может быть один-два градуса, не больше (после посадки буду знать точно), и поэтому вращения получаются аккуратными. Слышится голос тренера: «Нормально!». Это вселяет уверенность, придает силы.

Выполнена первая половина комплекса. И вот неудача: меня выносит на границу зоны. Случись такое на соревнованиях, спортивные судьи снизят оценку. Надо будет на земле доработать комплекс — переставить фигуры и подбором скорости исключить ошибку.

Первая неприятность несколько выбивает из колеи, снижается темп, появляется вялость в пилотировании. Беру себя в руки, стараюсь аккуратно закончить рисунок в небе, задуманный на земле.

После посадки — анализ отклонений, поиск вариантов. Текст должен быть четким, а почерк филигранным.

...Приятно усталый возвращаюсь с аэродрома. По пути еще и еще раз оглядываюсь.

— Ты что, забыл что-нибудь? — спрашивает меня товарищ.

— Нет, ты только посмотри на эту красоту.

Позади остался клубный аэродром, зеленый ковер сливается с куполом неба, а там на горизонте темно-зеленая полоска леса, из-за дымки она кажется подернутой голубишной. И эта полоска леса, и горизонт, и маленький клочок земли, который зовется аэродромом, — притягивают, манят к себе. Завтра на аэродроме я снова буду встречать восходящее солнце.

А. РЫБАЛОВ;
спортсмен-летчик

Серпухов

Феликс ЧУЕВ

ПЕРВЫЙ САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ

Звезда в окошке проступает робкая.
Успею встать, умыться и поесть.
Гремит, чтоб не забылся

в пять сорок пять будильник,
а не в шесть,
оставлю стол, немую посуду,
проверю пульс — стучит еще,

и долго,
через лес иду покуда,
а в кармане мелочь сонная

бренчит.
Две электрички в тамбурах

осилив,
среди серьезной утренней братвы,
как будто бы проеду всю Россию
за сотню километров от Москвы.
И там, в снегу, услышу а

впервые
так впросто, легко:

— Слетать сам?
Да я прошел бы горести земные
за эту принадлежность

к небесам.
Какой ценой я небушка добился,
пороги бил, обманывал врачей...
Взмаскательная, строгая столица
присматривалась к слабости моей.
А командир мигнет мне и

добавит:
— Да премни, смотри, нас
не лишит!

Жвайт меня, стихия голубая,
в свои объятия, лети, виражи!
И я один, один на целом свете,
и за спиной впервые никого.
Теперь я знаю, что минуты эти
равны воспоминаниям всего,
что было до;

а что там будет после —
хочу, чтоб было этому равно.
Пусть я буду поздний,
пусть мне совсем иное

суждено —
я вижу мир — сейчас,
сегодня только! —
как никогда не увидать потом.

Там подо мной, как ниточка
в иголку,
течет река под выпуклым
мостом...

И высоко застывший без
движенья,
а спокойной и развернутой дали,
не самолет, а я,
я — знак сложенья,
я знак сложенья неба и земли!

...А вечером — такая
благодать —
стоять и ждать беспомощно

кого-то.
Не думал я, что можно так

устать
от радостного первого полета.
Как вы трудны, небесные края,
вы так легки — ни взять вас,
ни избавиться.

И кажется, что я — уже не я,
и даже страшно, что мечта
сбывается.

ПРИЗЫВНИКИ ГОТОВЯТСЯ К СЛУЖБЕ

До первых прыжков с парашютом путь неблизкий. Теоретическая подготовка, наземная и только потом, после прохождения медицинской комиссии — прыжок. Душа нетерпеливо аздагивает при первой пробежке самолета по взлетной полосе. Сердце готово вырваться из груди, когда стоишь в ожидании команды «Пошел». И, наконец, — этот трудный, этот прекрасный шаг вперед, в небо. Толчок раскрывшегося купола. С высоты по-новому ощущается красота родной земли.

До призыва в ряды Советской Армии многие ребята успевают выполнить до двухсот прыжков с парашютом. И, естественно, когда идет разговор о том, в каких войсках будут служить, они, не задумываясь, отвечают: «В воздушно-десантных». Марш-броски, ночные полеты, суровые солдатские будни — все это требует огромного напряжения сил, большой моральной и физической подготовки. К этому готовятся сегодня школьники в авиаспортиклубах ДОСААФ. В их портфелях рядом с учебниками аккуратно уложены методические разработки и наставления по прыжкам с парашютом.

Фото А. Анникин



Шестнадцать-семнадцать лет. Скоро, очень скоро эти парни наденут строгую солдатскую форму, возьмут на свои плечи ответственность за то, чтобы спокойно под мирным небом жила и трудилась родная страна. О службе воиной мечтают ребята в школьные годы, старательно к ней готовятся. Именно поэтому десятки допризывников к началу учебного года собираются у дверей авиаспортиклубов, авто- и радиожюк ДОСААФ.



Утренняя прохлада покрыла траву хрустальными каплями росы. Первыми просыпаются птицы, их дружный щебет звонко разносится над аэродромом, словно сообщая о легкой погоде. Раздается команда «Подъем!», и спустя минуты курсанты школы юных парашютистов выбегают на зарядку. Порядок здесь армейский. Завтрак, медосмотр, и вот уже первая группа шагает к самолету.

...Ан-2 набирает высоту. Натужно рычит двигатель, в иллюминаторы врываются золотистые лучи солнца. Многие из сидящих в салоне курсантов вылетели на свой первый прыжок. На земле все представлялось гораздо проще. Но чем дальше взлетная полоса, тем настойчивее в душе вопрос: «Смогу?». Одно дело — земные тренировки, другое — проверка настоящей высотой. Неожиданно вспыхивает сигнал «Приготовиться!» Открыта дверца, и настает то мгновение, к которому так стремились каждый из ребят.

До земли — кажущиеся бесконечными сотни метров или всего десятки секунд под куполом парашюта.

— Пошел! — четкая и уверенная команда инструктора прогоняет неустойчивость. Один за другим курсанты покидают самолет. Первый шаг в небо сделан.

Возможность заниматься парашютным спортом учащиеся получили после создания при Ачинском политехникуме школы юных парашютистов имени Г. Е. Котельникова. Началось все со встречи с ветеранами Великой Отечественной, на которой студенты познакомилась с Полиной Андреевной Маслобойниковой. Заинтересованные, слушали ребята рассказ воспитанницы оборонного Общества, командира воздушно-десантного взвода о смелых боевых операциях, о том, как помогли в трудную военную пору крепкая закалка, мастерство и технические знания, обретенные в аэроклубе.

Решили создать свою парашютную школу. За ее организацию с энергией взялся опытный инструктор-парашютист, капитан запаса Е. Шматов, преподаватель, начальник штаба гражданской обороны техникума, руководитель стрелковой секции. Он же член президиума горкома ДОСААФ. Дел у него немало, но выкроил Евгений Андреевич время для школы юных парашютистов.

Непростая оказалась задача. Потребовались и книги, и наглядные пособия, тренажеры, парашюты. За помощью обратились в Ачинский горком ДОСААФ, в Красноярский авиаспортивный клуб.

В апреле 1981 года IV пленум Ачинского горкомитета ДОСААФ утвердил решение о создании на базе техникума школы юных парашютистов, которой присвоили имя создателя первого ранцевого парашюта Г. Е. Котельникова. Возглавил школу Е. Шматов.

Курсантами стали лучшие учащиеся, прошедшие медицинскую комиссию. Занятия построены согласно «Сборнику программ по парашютной и парашютно-спасательной подготов-

ПОДРОСТКУ — ПОСТОЯННОЕ ВНИМАНИЕ И ЗАБОТУ

ВСТРЕЧА С ВЫСОТОЙ



ке авиации ДОСААФ СССР. Теоретические и наземные тренировки — в техникуме. Смастерили во дворе макет двери Ан-2, трамплин для тренировки мышц ног, укрепления суставов, систему для отработки действий парашютиста в воздухе. Получили из Красноярска учебные парашюты.

Трудности начались, когда пришло время прыжков. Ачинский горком ДОСААФ необходимой базы не имеет. Выход помогли найти красноярцы. Каждое лето курсантов школы госте-

принято принимают на аэродроме Красноярского авиаспортивного клуба, где ребята совершают прыжки сначала с вышки, а потом с самолета.

Школа еще молода, но уже сложились здесь свои традиции. В День Победы курсанты участвуют в возложении венков к памятнику воинам-фронтовикам. Курсанты-допризывники ставят перед собой цель: подготовиться в службе в рядах воздушно-десантных войск. Они стремятся стать не только парашютистами, но в меткими стрелками, получить хорошую физическую закалку, строевую выправку.

Группа за группой поднимаются в воздух. Снова загорается сигнал «Приготовиться!», звучит короткая команда «Пошел!» Счастливые и гордые возвращаются ребята на землю под парашютами. Гасят наполненные воздухом купола, ловко и аккуратно собирают их.

Закончен летный день. Евгения Андреевна окружает его воспитанники. Жадно ловят ребята каждое слово инструктора. Есть чему поучиться у мастера спорта, на счету которого 1650 прыжков, участие во многих соревнованиях.

— Что запомнилось? — спрашивает Евгений Андреевич.

Юра Литвянов и Сергей Вишняков наперебой стараются воссоздать полную картину прыжка. Но впечатление настолько сильное, что детали вспоминаются сейчас с трудом.

— Как пошел? Лицом вниз, или боком? Как ориентировался? Кто предпринял для того, чтобы точнее приземлиться?

Вслушивается раз они постараются быть внимательнее, запомнить и проанализировать все свои действия.

Разбор незаметно переходит в дружескую беседу. Валера Кузнецов вспомнил, как во время первого прыжка от восторга, от удивленной по-новому красоты родной земли он запел во весь голос песню про парашютистов. Есть что вспомнить третьеразрядникам Александру Молоцову, Лене Барановой, Владиславу Кузнецову и многим их товарищам, которые уже не первый раз приезжают на спортивный аэродром.

Пора на обед. Командир взвода школы Александр Молоцов строит курсантов, и со звонкой строевой песней ребята отправляются в столовую. Аппетит отменный, настроение отличное. С заданной справились все, непрыгнувших нет.

Скоро домой, в Ачинск. Сборы подождут к концу. Инструкторы Красноярского авиаспортивного клуба оценили подготовленность курсантов на «отлично». Но на этом встреча с высотой не заканчивается. Сделаны лишь первые шаги в небо. Юношеская школа продолжает свою работу.

Занималась парашютным спортом, студенты учатся смелости, мужеству, учатся управлять своими чувствами. Закончив техникум, они станут не только металлургами, электриками, механиками, технологами, но и людьми, готовыми уметь в уверенно защищать свою социалистическую Родину.

Старший лейтенант
В. ИГНАТЬЕВ

Ачинск, Красноярский край

А. МАКСИМЕНКО АЭРОКЛУБ

Вуджи аэроклуба...

Взорванной тишиной

Смяты цветы на клумбах,

Словно взрывной волной.

Кроссы. Прыжки. Полеты.

Вуджий привычный ход.

С давней поры учелты

Здесь начинали взлет.

Ветер все стropy спутал,

Сник парашютный шелк.

Жизнь — непростая штука,

Как затяжной прыжок.

Даже на «яке» славном

Трудно войти в выраж,

Если совсем недавно

Начат твой летный стаж.

Вновь с молодецким стукот

Старый закрыт планшет.

Сотням юнцов инструктор

В небо вручил билет.

Он на крыло их вывел,

В меру и прост, и строг.

Сложно взлететь впервые,

Вымолвить первый слог.

Время идет по кругу.

Утро торопит день.

Вуджи аэроклуба —

В звонкое небо дверь.

ЕСЛИ
ХОЧЕШЬ
ЛЕТАТЬ



Перехватчик.
Фото М. СИДЕЛЬНИКОВА

БУДЬ СИЛЬНЫМ, ВЫНОСЛИВЫМ

Итак, дорогие ребята, мы подошли к последней, завершающей беседе. Мы говорили: если хочешь летать — учишься; если хочешь летать — умеешь владеть собой; в этой беседе мы будем говорить о том, что летчику надо быть физически развитым, крепким.

За последние годы, в связи с изменением и усложнением авиатехники, усложнились и условия приема в училища. В процессе медицинской комиссии ребята проходят сейчас так называемый психологический профессиональный отбор (упрощенно его называют психотбором) и сдают физкультурный минимум — комплекс ГТО. Раньше этого не было.

Строгий, серьезный экзамен — психотбор. Определяется способность юноши освоить профессию летчика, штурмана. В различной тестовой форме проверяется реакция, внимание, память, координация движений, быстрота счисления в уме, способность усваивать и перерабатывать информацию в ограниченное время... То есть, проверяются умственные способности, сообразительность. В какой-то мере определяются даже будущие летные способности. Мы, летчики-инструкторы, командиры, пользуясь данным отбором, заранее знаем, кто и как из курсантов будет успевать по теории, кто и как будет летать.

Проверяя остроту реакции, памяти, других показателей, комиссия определяет состояние нервной системы. Если

нервная система крепкая, если человек при проверке показал отличные данные, говорят, что он прошел психотбор по первой категории. Таких «неуязвимых», к сожалению, мало. Причина! Мешает курение, слабое физическое развитие. Вторая категория — «середнячки» между первой и третьей! А что представляет третья!

Это юноши с недостаточно крепкой, точнее, незакаленной нервной системой. Они обидчивы, мнительны, легко возбудимы, резко реагируют на стрессы. Как правило, в полете они излишне напряжены, что очень мешает освоению летного дела. Принимают их в училище! Принимают. Но с оговоркой, с расчетом на то, что во время учебы, до начала полетов им помогут образцы недостающие для этого данные. Как! Путем физического воспитания.

Что надо для того, чтобы успешно пройти психологический профессиональный отбор! Разносторонние занятия физкультурой и спортом. Это главное. Ничем другим это не заменишь и не компенсируешь. А с чего начинать! С организации своего режима. Если вы курите, надо немедленно бросить. Утреннюю физзарядку и холодные обливания надо сделать необходимостью каждого дня. Это укрепляет нервную систему и закаляет организм.

Затем, легкая атлетика — бег, прыжки в длину и высоту, гребля, плавание,

ходьба на лыжах, езда на велосипеде, подтягивание на перекладине. Эти занятия вырабатывают ловкость, выносливость, силу. За основу возьмите комплекс ГТО, оттренируйте его в совершенстве — по нему вы сдаёте экзамен.

Как тренировать память! Заучивайте стихи, выдержки из хороших патристических выступлений. Помните речь Павла Власова из книги Горького «Мать»! Изучите урок, расскажите товарищу...

А зрительную память, очень нужную летчику! Напишите десять различных слов, несколько цифр, прочитайте их два-три раза и, не глядя, повторите. Затем, повторите в обратном направлении. Товарищ пусть контролирует. Конечно, эти примеры не единственные, их можно придумать сколько угодно. Научитесь запоминать названия — технические, географические и другие.

А как тренировать реакцию! Самые лучшие способы — это игра в футбол, волейбол, теннис, настольный теннис...

Хочу предупредить вас, ребята, в отношении бокса и тяжелой атлетики. Вам никто не скажет, что этими видами спорта заниматься не следует. Скажут другое: противопоставлены сотрясения мозга, а в боксе это бывает. Так что, вывод делайте сами. Управление самолетом требует от летчика сильных, но вместе с тем плавных, эластичных движений. Резкое движение руки в момент разворота может перевернуть самолет, сорвать его в штопор. Следовательно, руки летчика должны быть сильными, но чувствительными. А что развивает штанга, гири! Физическую силу, машущую чувствовать ручку, особенно тому, кто только еще начинает осваивать летное дело.

Но вот, пройдя все этапы приема, вы поступили в училище. Началась теоретическая учеба, затем, на первом же курсе, полеты. Самостоятельный вылет — момент торжественный и волнующий, мечта каждого курсанта. Но осуществить ее дано не каждому. Редко, но бывает, некоторые отчисляются по летной неадекватности, так и не испытав счастья побить с небом наедине. А почему!

Причина может быть много, но главная, опять же слабое физическое развитие. У юноши, по-настоящему не занимавшегося физкультурой и спортом до училища и после поступления в него, ненормальная, обостренная реакция буквально на все: на шум — они его раздражают; на различные сигналы — они отвлекают от управления самолетом; на изменение положения самолета в пространстве — по этой причине курсант не может органически слиться с машиной, стать с ней единым целым. Поэтому и не клеится у него с полетом, не может он освоить самое главное и самое необходимое в технике пилотирования — посадку.

Мы, летчики, командиры считаем: любя, нормально развитый, грамотный юноша, допущенный врачами к летной работе, может стать летчиком, может освоить это сложное и трудное дело. Поручая тому наши преподаватели, энтузиасты и мастера своего дела, высококвалифицированные инструкторы-летчики, а также условия жизни и быта.

Для курсантов созданы все условия. В их распоряжении прекрасная материально-техническая база — отличный оборудованный учебно-летный отряд с тренажерным корпусом; мощная спортивная база: стадион, спортгородок, где помимо обычных снарядов, есть и специаль-

ные, предназначенные для тренировки летного состава: батут, лонгинг, ренское колесо...

Но вот вы закончили училище, стали офицерами, самостоятельным человеком. Значит ли это, что спорт надо забросить, требовательность к себе в этом плане ослабить? Напротив. Подтверждением тому жизнь, опыт летной работы.

Что такое многочасовой полет? Сказать, что самолет и, следовательно, экипаж находится в воздухе 8—10 часов, ничего не сказать. Многочасовой полет это огромные расстояния [даже если глянуть на карту], а на пути все, чем «награждает» природа: обледенение и болтанка, грозы и струйные течения, облачность и ограниченная видимость. Это значит многочасовая работа с приборами, когда окружающий мир сужается до размеров кабины. Это значит все большая и большая усталость...

Но можно ли поддаваться усталости? Нельзя, несмотря ни на что. Каждый член экипажа должен быть постоянно готовым решить любую задачу, даже самую неожиданную, даже если команда на ее выполнение последует после многих часов полета. Не успешно противостоять усталости могут лишь физически крепкие, выносливые люди, постоянно сохраняющие высокую спортивную форму.

Крепкий, закаленный организм пороку не только успешно выполнит полетные задания сегодня, завтра, через неделю, больше того — порока летного долголетия. Известный в нашей стране летчик-истребитель дважды Герой Советского Союза маршал авиации Евгений Яковлевич Саавицкий, единственный в мире маршал, который летал на современных самолетах сам. Кабину истребителя оставил, когда ему исполнилось шестьдесят лет. Сейчас ему за семьдесят, но физкультура и спорт являются неотъемлемой частью его жизни.

Но ведь это единственный пример, скажете вы, кроме того, маршалу, командующему, не надо столько летать, как, например, командиру эскадрильи или полка. В какой-то мере вы правы, но я приведу в пример летчиков нашего училища. Это командир эскадрильи офицер Виктор Андреевич Кукин и заместитель начальника училища полковник Леонид Прокофьевич Турбаевский. Оба они мастера своего дела, асы и оба очень долго летают. О стаже можно судить по возрасту: первому — за пятьдесят, второму около пятидесяти. А как они переносят полеты? Бодрыми, удовлетворенными выходят из кабины своих самолетов, готовые летать еще и еще.

Откуда же черпают они эту работоспособность, неутомимость? Из постоянных занятий спортом и физкультурой. Это можно понять, увидев плотного, коренастого В. Кукина, атлетически сложенного Ю. Прокофьева и стройного Л. Турбаевского.

Как бы ни длился полет был маршрут, каки бы неожиданности ни подстерегали самолет на пути к цели, практически полет не опасен. Усложнение погоды, воздушной обстановки затрудняет его, но преградой не является — современная техника надежна, безотказна.

Что же опасно в полете? Чего остерегаться? Усталости. Устал человек, выходя, как говорится, досрочно, а тут вдруг изменение обстановки, новое задание. А внимание уже не то, восприимчивость, сообразительность уже притупи-

лись. Вот здесь и возможны ошибки, недоработки, а от них зависит качество полета.

Хочу подчеркнуть: физический подготовленный летчик, штурман может преодолеть усталость. Он умеет распределить свои силы от начала и до конца полета. И это дает ему возможность быстро и правильно анализировать информацию, определять в ней главное, своевременно принимать решения и выполнять их, независимо от сложности задания.

Сила, выносливость нужны не только для больших, многочасовых полетов, для сохранения в них работоспособности, но и для боя. Имею в виду бой на земле. В наш век — век автоматки и электроники физическая сила, ловкость, умение постоять за себя, невзвезть схватку тоже нужны. Кто гарантирует, что экипажу не доведется сесть вынужденно на чужой территории, встретить врага лицом к лицу?

В годы минувшей войны таких случаев было немало. Побеждал, как правило, сильный, выносливый, ловкий. Для примера, известный летчик-североморец Захар Сорочкин. Он уничтожил врага в рукопашной схватке. Раненый, потерявший много крови, обмороженный, он все же вышел к своим — помогил выносливостью, силой воли, физической закалкой. Ему ампутировали ступни ног, но он, человек несгибаемого духа, снова стал в строй воздушных бойцов, снова сражался с врагом, стал Героем Советского Союза.

Уметь прыгать с парашютом, метко стрелять военному летчику так же необходимо, как и знать самолет. Всему этому юноша может научиться и до армии, в авиаспортилубах оборонного Общества. Здесь ему помогут сформировать такие качества, как ответственность, дисциплинированность, организованность. Здесь он узнает цену настоящей мужской дружбы, повысит свои технические знания. Хочешь идти в авиацию — начина с авiakлуба.

Я, летчик-бомбардировщик, не летал на истребителях, но у меня есть товарищи, которые летали на этих страшных и грозных машинах, рассказывали о них. Непродолжительны, но интересны в сложный полет этой птицы-машины. Если летчику-бомбардировщику нужно терпение, умение противостоять постепенно охватывающей его усталости, то летчику-истребителю надо бороться с мгновенно возникающими перегрузками.

Кстати, как понимать перегрузку? Например, шестикратную! Если говорить образно, то это невидимый груз, который давит на летчика с силой, в шесть раз превышающей его собственный вес. Если летчик весит, например, 80 кг, то груз примерно полтоны. Чувствительно, скажете вы, представьте, что это на вас навалили 480 килограммов. Конечно, вам было бы трудно, тяжело, но вы, несмотря ни на что, чувствовали бы себя иначе, легче, чем при перегрузке, возникающей в воздухе, в полете.

Природа пилотажной перегрузки иная, особая. Она возникает при криволинейном движении как результат центростремительной силы. Помните начальную физику, ведро с водой. Если ведро пойдет по вертикальному или горизонтальному кругу, вода не выльется, ее прижимает к дну. Здесь то же самое. А выражение [горизонтальном круге], петле [вертикальном], других аналогичных фигурах лет-

чика, в каком бы положении ни находилась машина, принимает и сиденье, и полу. Тело наливаются тяжестью. При большой перегрузке им рукой, их ногой не шевельнешь — отжались. Глаза не отроешь — отжались веки...

Но это, как говорится, анемичия стерна перегрузки, а внутренняя! Хуже всего то, что кровь, которую тоже тянет вниз, отливает от головы и летчик перестает видеть. Сначала глаза закрывает красным туманом, потом наступает темнота. Но сознание работает, и летчик, уменьшив силу взятия ручки на себя, уменьшает перегрузку.

Итак, перегрузки тяжелы, изнурительны, но от них нигде не уйдешь, им надо уметь противостоять, а для этого надо быть физически сильным, выносливым. Любому летчику, а особенно летчику-истребителю.

Истребитель, единственный из военных самолетов, способный выполнять высший пилотаж. При пилотаже и особенно в маневренном воздушном бою создаются такие перегрузки, которые достигают предела человеческой выносливости. Побеждает в таком бою, как правило, тот, кто сильнее, выносливее.

Известно, например, что знаменитый советский ас трижды Герой Советского Союза Иван Никитович Кожедуб, сбивший 62 вражеских самолета, будучи на фронте, имел эспандер, гантели, систематически тренировался, развивая свои мышцы, силу, и это было одной из причин его боевого успеха. Именно за счет большой физической силы, создавая перегрузки, он занимал невыгоднейшее положение для атаки вражеского самолета.

Ничто не сравнится с полетом истребителя. И не просто с полетом, а именно с таким молниеносным, когда захватывает дух даже при мысли о его скорости и маневренности, когда в корне меняются все представления о времени и возможностях человека, появляется гордость за человека-поборителя, человека-творца, человека-восталкина. Если ему надо перелететь цель, идущую на высоте примерно 25 километров, он окажется там через 3,5—4 минуты. Атакует ее, он за еще более короткое время может оказаться у самой земли и атакует цель маловысотную.

Многого дано летчику. В его распоряжении совершенный сверхзвуковой самолет с мощным вооружением, прекрасное прицельное оборудование, безотказная система вынужденного покидания самолета. Не дано одного — времени на раздумье. В полете, и особенно в воздушном бою, на счету каждая секунда. Упустить время — значит не выполнить полетного задания. Упустить время в критический момент обстановки — подвергнуть себя смертельной опасности. Вот здесь-то и нужно уметь не растеряться, мгновенно оценить обстановку, действовать смело, решительно, быстро. И вызвать эти качества помогает спорт: реакция, смелость, решительность вырабатываются в процессе игр, состязаний, тренировок.

...Один за другим самолеты уносятся в небо, большие, грозные. Управляют ими курсанты, крепкие, упорные парни, влюбленные в небо, полеты и самолеты. Они овладевают грозным оружием, чтобы в любой момент надежно защитить Отчизну.

Подполковник Б. ТУРУКИН,
военный летчик 1-го класса

СТАРТЫ «ЗОЛОТОЙ ОСЕНИ»

В Харькове состоялся четвертый Всесоюзный соревнования по парашютному многоборью «Золотая осень» на призы газеты «Советский патриот». В них приняли участие более 120 спортсменов из 26 городов, в том числе команды Москвы, Ленинграда, Минска, Одессы. Хрустальный кубок — главный приз за общесоюзную победу, как и в прошлом году — у хозяев соревнований, Харьковчанки стали победительницами среди женских команд, у мужчин впередии брянские спортсмены. В личном зачете из высшего ступенчатого подестава поднялись Татьяна Платонова из Коломенки и Андрей Глинка из Брянска.

— Такие соревнования очень нужны. Особенно для молодых спортсменов, — говорит главный судья соревнований судья всесоюзной категории В. Плотый. — Парашютное многоборье дает молодежи атлетическую закалку, выносливость.

— Да, эти соревнования интересны и полезны, — поддерживает его один из самых молодых участников состязаний Г. Николаев из Коломенки. — Я, например, скоро побуду служить в армии. Хотелось бы попасть в воздушно-десантную войска, так как занятия парашютным многоборьем во многом подготовили меня и тому, чтобы в кратчайший срок стать настоящим десантником, бойцом «крылатой пехоты».

Еще до начала состязаний в числе претендентов на победу назывались команды из Одессы, Брянска, Нары. Но прогнозы в спорте — дело неблагоприятное. Это еще раз доказал именитый турник. Не заладилась команда из Валентины Кичинчук из Одессы, которую считали претенденткой на победу. 18-е место в первом упражнении настолько выбило ее из колеи, что спортсменка не смогла собраться и на соревнованиях по стрельбе и плаванию. Даже победа в кроссе не позволила Валентине войти в число призеров. На в лучшей форме был Владимир Петров из Харькова — победитель «Золотой Осени» — 82.

У женщин после прыжков лидером стала Т. Платонова из Подмосквы. Заняв 6-е место в стрельбе и 4-е в плавании, Татьяна практически стала недосягаемой для соперниц перед последним видом многоборья — кроссом. Хорошо пройдя дистанцию в полтора километра, она уверенно заняла первое место в многоборье.

Среди мужчин борьба протекала драматичнее. Код турника подтвердил старую истину, что в любом многоборье на победу может рассчитывать лишь тот, кто достаточно силен в каждом виде программы. После парашютных прыжков вперед вырвались два

белгородских спортсмена А. Лесных и М. Попов. После прыжков, стрельбы и плавания Попов отстал, а к Лесным вплотную приблизился Г. Горюев (Ворошиловград) и В. Едковинное (Таллин). Теперь все должен был решить кросс.

Погода в тот день выдалась холодная, дождливая. Чтобы в таких условиях успешно преодолеть трикилометровую дистанцию, нужна высокая натренированность. А это у лидеров не оказалось. Горюев финишировал 31-м, Лесных — 42-м, Едковинное — 69-м. А вот А. Глинка из Брянска, занимавший до этого место в конце первой десятки, буквально промчался по трассе и сумел стать победителем.

— На победу настроил себя с самого начала, — рассказывает Андрей Глинка. — Хорошей спортивной формой мне помогли достичь тренировки и участие в международных соревнованиях в Корейской Народно-Демократической Республике, где в личном первенстве занял 6-е место, а наша команда стала первой. Здесь, в Харькове, победа далась нелегко. Все пять дней боролся за каждую секунду, отыгрывал потерянные вначале очки. Соревнования проходили остро. Шансы на победу были у многих, удачно выступил Геннадий Горюев, молодой спортсмен из Ворошиловграда. Хотя кросс ему не удалось — финишировал лишь в четвертой десятке — запас прочности позволил Геннадию опередить многих соперников и занять второе место в многоборье. Мое время оказалось лучше. Спорт есть спорт.

Харьков

Т. ЧЕБАКОВА

К СОРЕВНОВАНИЯМ ДОЛЖНЫЙ ПОДХОД

Позади год напряженных спортивных стартов. Заметным явлением в авиационном спорте стал дельтапланиеризм. Соревнования дельтапланиеристов прошли в областях, краях, республиках. В 1988 году этот вид спорта впервые включен в зачет Спартакиады народов СССР. Хотелось бы подвести некоторые итоги прошедшего года. Приятно отметить, что значительно выросло число лиц, занимающихся этим увлекательным видом спорта, увеличилось количество клубов и секций. Повысился уровень мастерства спортсменов. Вместе с тем, много огорчило в прошедшем году. Не везде финальные соревнования стали праздником спорта. Об одном из таких финалов спартакиады группа дельтапланиеристов ругала нам рассказать на страницах журнала.

К соревнованиям спортсмены, как всегда, отнеслись серьезно, более 90% участников привезли новые, отвечающие современным требованиям, дельтапланы. Судьи были полны решимости провести спартакиаду на должном уровне. Но неблагоприятные метеорологические условия не позволили полностью выполнить программу. За 10 дней проведено лишь четыре соревновательных полета, что составило одну треть программы чемпионата, установленной Положением и Правилами соревнований.

Заполарный Кировск встретил участников пронизывающим ветром, туманом и дождем. Это вряд ли стоит относить к случайному, не поддающемуся прогнозу, явлению. Вот данные из официального метеобюллетеня Гидрометцентра для района, где проводился чемпионат: количество туманных дней в году — 293; количество дней с осадками — 130; среднесуточный ветер (июль) 7—10 м/сек, порывы до 17 м/сек. Хорошие солнечные дни здесь редкость и тем более редкое явление,

когда хорошая погода удерживается на протяжении 10—15 дней. Как могли выбрать для соревнований такое место? Ведь сюда, весной, для принятия решения о проведении чемпионата, был откомандирован старший тренер-методист Е. Елизаров. Пожалуй, к выбору места следовало отнестись более серьезно. От этого во многом зависит исход соревнований. Для принятия подобных решений надо было привлечь опытных пилотов-дельтапланиеристов, знающих особенности этого вида спорта. Выбор места стартов связан с опасностью травматизма спортсменов. Острые камни горного массива Хибин представляли собой место повышенной опасности.

Условия горы Ньоркскак, на которой проводились старты, отсутствие дорог не позволяли использовать возможности 700-метровой горы в полной мере. Судьям с большим трудом удалось подобрать несколько посадочных площадок (которые, кстати, ни в какой мере не отвечали требованиям НИПД-80). Они были всего на 120—180 метров ниже места старта. Гора усыпана острыми камнями, между которыми лишь изредка проглядывала почва. Негде было даже разорвать дельтапланы без риска повредить их.

Оказавшись в столь сложном положении, судейская коллегия во главе с заместителем главного судьи В. Волдыревым пыталась любой ценой «спасти положение», что привело к целому ряду нарушений Правил соревнований. Положения о III чемпионате и, самое главное — требования безопасности полетов. Спортсмены, несмотря на напряжение спортивной борьбы, умело, трезво и грамотно оценивали обстановку. Они неоднократно обращались к судьям, предлагали закрыть старт. Сила ветра превышала 12 м/сек, создавая опасность полетам. Это не всегда принималось во внимание. Так, в

последний день соревнований спортсмен из Московской области А. Кевшин, оказавшись над посадочной площадкой, планировал... хвостом назад и, только благодаря оперативности судейской бригады на площадке приземления, которую возглавляла судья республиканской категории Н. Чаплина, полет завершился благополучно. Сила ветра в эту минуту превышала 15 м/сек.

Что же следует извлечь из опыта несостоявшегося чемпионата? Во-первых, вопрос выбора мест соревнований. Давно уже стало ясно, что только многолетний опыт полетов в одних условиях может дать положительные результаты. Это поняли на Украине. Чемпионат республики уже в четвертый раз проводится в Плавнерском. Во-вторых, проблема подготовки судей высших категорий. Год от года все более выявляется несоответствие между растущим уровнем мастерства пилотов, с одной стороны, и консервативностью судейского понимания целей соревнований. К сожалению, никто не требует от судей, чтобы они были дельтапланиеристами. Это приводит к тому, что слишком часто судьи и пилоты не находят общего языка. Поэтому мы хотели бы предложить следующее: при присвоении очередных судейских категорий учитывать летно-соревновательный опыт кандидатов. Например, требовать от кандидата на республиканскую категорию обязательного участия его в качестве спортсмена на соревнованиях республиканского масштаба.

На примере этих соревнований мы бы хотели посоветовать всем председателям федераций дельтапланиерского спорта союзных республик, краев и областей, руководителям секций и клубов более тщательно подходить к вопросу подготовки и организации соревнований.

А. КАРЕТКИН, О. МАЦЕПУРО

ПОДВОДА ИТОГИ

Закончился спортивный сезон для планеристов. Позади — финалы VIII летней Спартакиады народов СССР, крупные международные турниры. Для спортсменов сборной команды Советского Союза этот год особенный. III женский чемпионат Европы в Бельгии и XV международные соревнования планеристов социалистических стран в Болгарии явились для них серьезной проверкой.

Об участии команды СССР в международных встречах и хотелось бы поговорить. Результаты встреч неудовлетворительны. А между тем спортивную честь нашей страны защищали сильнейшие планеристы, по многим показателям (по налету, по пройденным паражам маршрутам, по километражу) значительно превосходящие своих соперников. Судите сами. На бельгийском чемпионате наши Т. Загайнова и Л. Ключева заняли 10-е и 13-е места. Всего выступало 13 спортсменок. При этом и Загайнова и Ключева имели самый большой налет [соответственно 4000 и 2600 часов]. Для сравнения — победители чемпионата имели: М. Бертрам (ФРГ) — 1000; М. Болла (ВНР) — 2600 и Х. Лебок (ФРГ) — 800 часов.

Может быть виновата техника! Но ре-

зультаты говорят сами за себя: серебряный призер — спортсменка из Венгрии М. Болла летала на таком же планере, что и наши девушки — «Янтарь-стандарт». И, пожалуй, не как заслугу, а как упрек можно расценивать первое и второе места Загайновой и Ключевой в первом виде упражнения — полет по треугольному маршруту (163,4 км). Кстати, на чемпионате СССР 1983 года Т. Загайнова заняла 10-е место, а Л. Ключева — 13-е.

Подобная же картина была и на кубке социалистических стран в Болгарии. Только здесь уже выступали и мужчины. Во всех трех классах — женский, открытый и стандартный — наши спортсмены не смогли подняться выше третьего места. Места распределились так: женщины — третье; мужчины (класс стандарт) — четвертое; открытый класс — пятое. В результате — общее четвертое место.

На болгарском чемпионате все 46 участников [16 — женщины, 16 — пилоты открытого класса и 14 — стандартного] летали на одинаковых по своим тактико-техническим данным планерах. Имея богатый опыт соревнований, наши спортсмены так и не смогли добиться победы. Чем это можно объяснить! Приведу пример: в одном из упражнений (№ 3) наши спортсмены не смогли правильно оценить условия погоды, неграмотно построили полет по маршруту, в результате: Д. Вилне — 11-е место; Т. Загайнова — 13-е; стандартный класс (мужчины): М. Герасимов — 13-е; В. Извеков — 14-е; открытый класс — О. Пасечник — 11-е и А. Рукас — 12-е место. Так, дорогой ценой обошлась эта оллшность.

Были, конечно, и моменты удач. Например, в скоростном упражнении (треугольный маршрут — 246,5 км) первое и второе места взяли представительницы стандартного класса М. Герасимов и В. Извеков. Успех в упражнении выпал и на долю женского друга Д. Вилне и

Т. Загайнова в полете по 164-километровому маршруту. Но, к сожалению, приходится констатировать, что плохие результаты значительно больше. Об этом говорят и окончательные результаты.

На мой взгляд, одной из основных причин проигрыша наших спортсменов является их низкая требовательность к себе. Плохо еще выполняются требования регламентирующих документов. Другой, не менее важной, причиной я считаю недостаточное знание многих тактических вопросов, слаба их отработка на практике. Здесь и использование облачных гряд, частые и необоснованные остановки для набора высоты, нечеткость обработки потока, перестраховка, неуверенность в правильности принятого решения и многое другое. И мне, как тренеру, думается, что исправить все эти недостатки можно. Для этого необходимо оснастить наши планерные организации двухместными планерами или мотопланерами с высокими тактико-техническими данными. На их тренер может непосредственно контролировать обработку того или иного тактического приема, быть в поле видности спортсмена. Ну и, конечно же, одним из основных требований все же остается повышение требовательности спортсменов к самим себе, улучшение качества тренировок. Подводя итоги, важно отметить еще и то, что все перечисленные недостатки характерны не только для сегодняшнего дня. Оглядываясь на год два, три назад, замечаем — их присутствие также было очевидным.

Вперед! у спортсменов-планеристов новые старты на международной арене. Новым хочется видеть и подход к ним. Соскучился наш планерный спорт по рекордам и победам. Пора исправлять сложившееся положение.

В. ЮРЬЕВ,
ст. тренер сборной команды СССР
по планерному спорту
Москва

Результаты XV международных соревнований социалистических стран (23 июня — 6 августа) Болгария

Женский класс			Открытый класс	
Место	Фамилия	Страна	Фамилия	Страна
1	Райнова Я.	ЧССР	Щепанен И.	ЧССР
2	Демченко Б.	ПНР	Валентер И.	ЧССР
3	Извиватова М.	ЧССР	Жирош Я.	ВНР
4	Загайнова Т.	СССР	Хилаци Г.	ВНР
5	Фернанда Ж.	СРР	Позниак М.	ПНР
6	Варшата М.	ГДР	Хайман Х.	ГДР
7	Моргнер И.	ГДР	Данковский Я.	ПНР
8	Данковская А.	ПНР	Вьордехорф Ю.	ГДР
9	Вилне Д.	СССР	Рукас А.	СССР
10	Радева Т.	НРБ-1	Радев Д.	НРБ-1

Стандартный класс: мужчины Командное первенство

Место	Фамилия	Страна	Командное первенство	
			Место	Страна
1	Кашай Б.	ВНР		
2	Тшечен Я.	ПНР		
3	Войда П.	ПНР	1	ЧССР
4	Русев А.	НРБ-1	2	ПНР
5	Георгиев С.	НРБ-1	3	ВНР
6	Гурай Б.	ВНР	4	СССР
7	Козар Я.	ЧССР	5	НРБ-1
8	Извеков В.	СССР	6	СРР
9	Герасимов М.	СССР	7	ГДР
10	Кръстов Н.	НРБ-2	8	НРБ-2

Результаты чемпионата Европы среди женщин (21 мая — 3 июня) Бельгия

Фамилия спортсмена	Страна	Тип планера	Общий налет	Многоборье	
				Очки	Место
Бертрам М.	ФРГ	ЛС-4	1000 ч	2439,28	1
Болла М.	ВНР	Ян-ст	2600 ч	2351,10	2
Лебок Х.	ФРГ	ЛС-4	800 ч	2281,06	3
Кванттер К.	ФРГ	ЛС-4	630 ч	2258,70	4
Калл М.	ФРГ	ЛС-4	780 ч	2242,01	5
Готз Х.	Швейц.	ЛС-4	2500 ч	2223,58	6
Дороци Е.	ВНР	Ян-ст	876 ч	2198,54	7
Пиннон А.	Франц.	Пегас-101А	1400 ч	2067,03	8
Варшата М.	ГДР	Ян-ст	1885 ч	2040,35	9
Загайнова Т.	СССР	Ян-ст	4000 ч	1787,13	10
Моргнер М.	ГДР	Ян-ст	1871 ч	1726,25	11
Ханнарт Ф.	Франц.	ЛС-4	1700 ч	1707,30	12
Ключева Л.	СССР	Ян-ст	2600 ч	1674,24	13
Честник М.	Югосл.	ДФ-100	330 ч	1496,69	14
Летни М.	Югосл.	Цирус-75	490 ч	1265,71	15

«65», «67», «69» (Ту-8)



Большой расход топлива и недостаточная надежность первых турбореактивных двигателей в определенной степени удерживали конструкторов от применения их на дальних бомбардировщиках. Самолеты такого назначения ОКБ в 1945—1947 годах продолжали разрабатывать под поршневые моторы. Три опытных дальних бомбардировщика под условным обозначением «65», «67», «69» [Ту-8] были спроектированы и построены в конце 1945 и в 1946 годах коллективом, возглавляемым А. Н. Туполевым. Они представляли собой дальнейшее развитие самолета Ту-2Д, испытанного еще во время войны*.

Каждому из опытных бомбардировщиков придавались индивидуальные специфические особенности. Самолет «65» предназначался для дальних полетов на большой высоте — до 11 тыс. м. Такой полет по расчетам ему обеспечивали два мотора АМ-44 мощностью по 1950 л. с., оснащенных турбокомпрессорами ТК-1В. Нормальный взлетный вес машины 13 205 кг, боевая нагрузка в зависимости от дальности цели от одной до трех тонн. Экипаж из 5 человек: два летчика, штурман, стрелок-радист и воздушный стрелок. Для отражения атак врага на самолете устанавливали три пушки калибра 20 мм и два крупнокалиберных (12,7-мм) пулемета. Расчетная дальность бомбардировщика 2570 км, практически такая же как у Ту-2Д, а максимальная скорость 379 км/ч [почти на 50 км/ч больше, чем у предшественника].

Первый полет на самолете «65» выполнил в июле 1946 года летчик-испытатель Ф. Опачкий. Однако полные испытания по установленной программе провести не удалось из-за ненадежной работы силовой установки.

Самолет «67» строился под два дизельных мотора, которые благодаря меньшему расходу топлива обеспечивали большую дальность полета. Он имел такое же, как и машина «65», крыло площадью 59,12 м², длину и высоту, бортовое вооружение. При нормальном взлетном весе в 13 626 кг [максимальный 15 215 кг], расчетная дальность полета должна была достигать 5000 км, — почти в два раза больше, чем у самолета Ту-2Д и «65».

Первый полет на машине «67» выполнил летчик-испытатель А. Порелет

12 февраля 1946 года. В ходе испытаний, которые продолжались довольно долго, была зафиксирована максимальная скорость 508 км/ч на высоте 6200 м. Подъем на высоту 3 км продолжался 13 минут. Несмотря на доделки, добиться должной надежности работы дизельных двигателей АЧ-30БФ не удалось. В 1947 году испытания были прекращены. К тому времени им зарубежные, им советские моторостроители не смогли довести дизельные двигатели до необходимой в авиации степени надежности.

Третий вариант дальнего бомбардировщика «69» [Ту-8] был спроектирован и построен под серийные моторы АШ-82ФН мощностью по 1850 л. с. На этом последнем двухмоторном дальнем бомбардировщике ОКБ А. Н. Туполева с поршневыми моторами был существенно увеличен запас бензина. Максимальная боевая нагрузка доведена до 4,5 т. На самолете расширили переднюю часть фюзеляжа, чтобы создать экипажу лучшие условия в длительном полете. В хвостовой части фюзеляжа конструкторы установили блистеры, значительно улучшившие стрелкам обзор задней полусферы. Пулеметы заменили пушками калибра 20 мм. Нормальный взлетный вес самолета «69» достиг 16750 кг. Со-

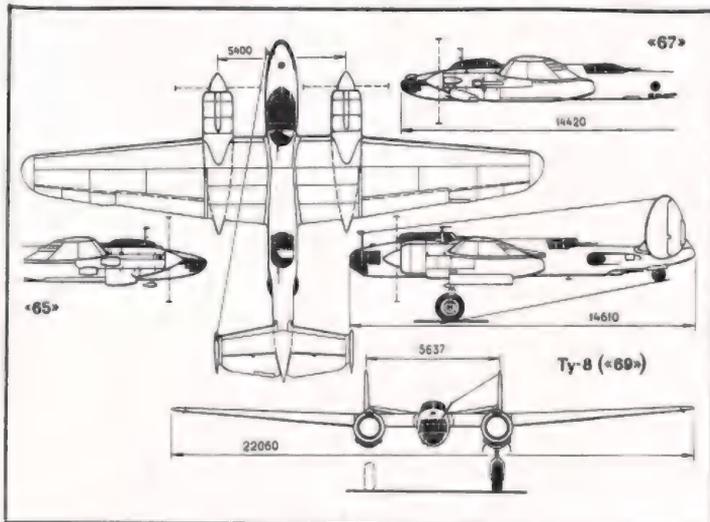
ответственно была увеличена до 61,26 м² площадь крыла, усилена конструкция планера и шасси.

После успешно закончившихся заводских испытаний самолет «69» передали на государственные испытания. В ходе их бомбардировщик показал на высоте 5600 м максимальную скорость 507 км/ч, практический потолок 7650 м, дальность полета — 4100 км. Время набора высоты 3 км составляло 17 минут. Удовлетворительными были и взлетно-посадочные характеристики. Однако к моменту окончания испытаний требования, предъявляемые к дальним самолетам, значительно возросли, а главное, появились новые отечественные турбореактивные двигатели большей мощности.

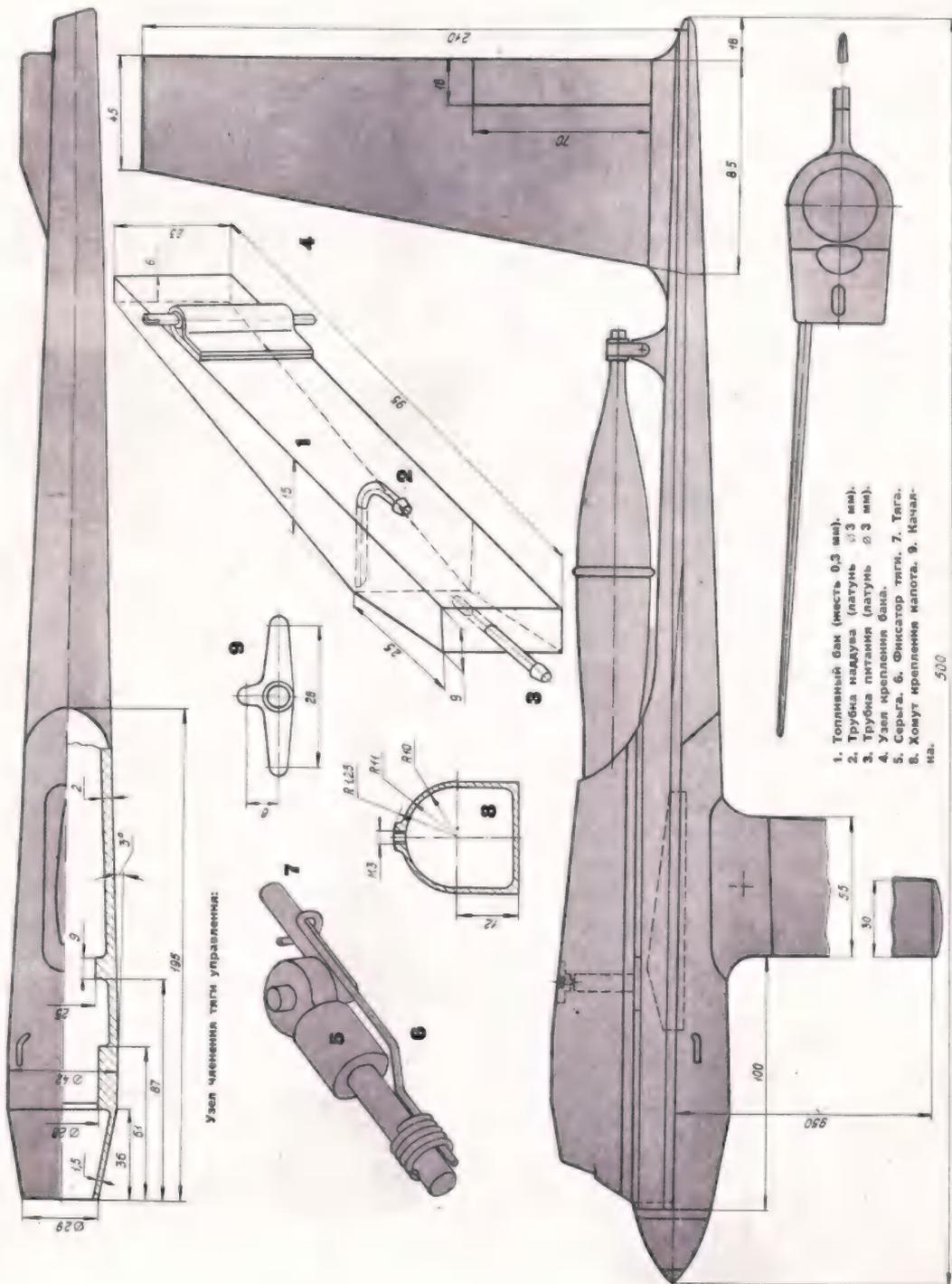
Вслед за фронтовой подошло время для перехода на реактивную тягу и дальней авиации. В числе первых таких самолетов этим же конструкторским коллективом был создан бомбардировщик Ту-16, ставший на долгие годы основным в советской дальней авиации.

Текст инженера К. Косминкова, схемы инженера И. Султанова.

Раздел редактирует доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.



* Подробно о самолете Ту-2Д см. «Крылья Родины» № 4 за 1980 г.



Узел крепления тяги управления:

1. Топливный бак (место 0,3 мм).
2. Трубка мадуза (латунь $\varnothing 3$ мм).
3. Трубка питания (латунь $\varnothing 3$ мм).
4. Узел крепления бака.
5. Серьга. $\varnothing 9$ мм.
6. Фиксатор тяги. $\varnothing 21$ мм.
7. Тяга.
8. Хомут крепления капота. $\varnothing 21$ мм.
9. Кнопка.

В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИОННОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ИЗМЕНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ

(вводятся в действие с 1984 г.)
Категория F4C (радиоуправляемые модели-копии самолетов)

Основные изменения касаются стеновой оценки, которая имеет следующие позиции и соответствующие им коэффициенты «К»:

1. Точность масштаба:	К
— Вид сбоку	10
— вид спереди	10
— вид сверху	10
2. Окраска	6
3. Маркировка	6
4. Фактура поверхности	6
5. Мастерство изготовления	10
6. Копийные детали	7
Всего	65

Позиции 1-3 оцениваются с расстояния не менее 3 м от модели, позиции 4-6 — не менее 1 м, причем в позицию 6 ходит и оценка кабинки.

К документации предъявляются следующие требования: а) чертеж прототипа в трех проекциях должен быть выполнен как минимум в масштабе 1:72 или с размахом крыла не менее 150 мм. Максимально допустимый масштаб чертежа — 1:24.

В случае, если чертежи не сохранились, вместо них можно предъявлять набор фотоснимков.

Принимаются также чертежи, проверенные и утвержденные национальной федерацией или конструктором самолета. В документации должна быть указана крейсерская скорость прототипа.

б) Цветные чертежи (рисунки) из официальных источников (журналов) могут служить доказательством окраски и маркировки, так же как и описания из официальных источников.

в) Необходимо предъявить не менее трех фотоснимков или репродукций, из которых по крайней мере один именно того самолета, который копируется.

г) Спортсмен обязан предоставить декларацию — список всех элементов, сделанных им, и подписать декларацию, что он сам является изготовителем модели.

2. Изменения в допустимых кубатурах двигателей:

Максимальный объем двигателя

а) поршневые 2-тактные двигатели:	
— одномоторные самолеты	10 см ³
— двухмоторные — "	15 см ³
— многомоторные — "	20 см ³
4-тактные двигатели:	
— одномоторные самолеты	20 см ³
— двух- и многомоторные самолеты	40 см ³

б) применение реактивных двигателей не допускается.

На моделях с инвентарными движителями установками разрешается применение дополнительных воздушозаборников. При стеновой оценке дополнительные воздушозаборники должны закрываться специальными крышками.

О полете. 1. Произвольная демонстрация «многомоторности» — отменяется.
2. Фигура «скольжение» может быть выполнена «влево» или «вправо» вместо ранее требующего «влево и вправо».

Примечание: масштабная линейка отменяется.

К. ПЛОЦИНЬШ,
мастер спорта международного класса,
член подкомитета моделей-копий ФАИ



МОДЕЛЬ ВОЗДУШНОГО БОЯ

Предлагаем членам клуба построить кордовую модель воздушного боя. Она была изготовлена и испытана в пионерском лагере «Звездный» Московского авиационного технологического института им. К. Э. Циолковского. Испытаниям подверглись три модели, которые изготовили Назимов Илья, Паршуткин Дима и Курпиров Дима. Для этого им понадобились сосна, липа, пенопласт, безреза.

Для изготовления уже разработанной модели начертите правильный чертеж в масштабе 1:1, можно на ватмане, миллиметровой или на чистой оберточной бумаге. Затем приступайте к заготовке материала. Нужны сосновая или липовая пластина толщиной 4 мм для нервюя и стабилизатора, фюзеляж — из пластины толщиной 10 мм. Изготовьте шаблоны на нервюры, фюзеляж и пенопластовое наполнение передней части модели. Лонжероны и заднюю кромку изготовьте в соответствии с чертежом и калибруйте на специальной фанерной протяжке. Удобно использовать стандартные лонжероны из посылок № 14 и № 15, которые можно приобрести в магазинах фирмы «Детский мир». Передняя часть профиля зашивается пенопластом, специально вырезанным по заранее изготовленным шаблонам.

Для бабки необходима жесть толщиной 0,25—0,3 мм. Качалка — из листового дюралюминия 1,5—2,0 мм.

Изготовление модели начните с установки ступеней на ровном столе. Нервюры модели выполняются по шаблону. Задняя кромка из сосновой рейки 4×10×1010 мм, она разрезается по чертежу и склеивается эпоксидной смолой.

Готовая задняя кромка, сделанные по шаблону нервюры, протянутые по калибру лонжероны накладываются на чертеж-шабел и в соответствующем порядке склеиваются.

Сланный по чертежу бак (высота 20, ширина 45, длина 80 мм) вклейте с правой части нервюры фюзеляжа, затем приклейте переднюю кромку, затем — пенопластовый лобик между лонжероном и передней кромкой. Качалку из Д-16Т, закрепленную на проволочной оси припаянными шайбами, вставьте в отверстие фюзеляжа; проволока (ось) припаявается к баку. К оси так же припаявается страховочное кольцо для до-

Под редакцией
мастера спорта СССР
В. НАСОНОВА,
руководителя
авиамоделной лаборатории
Дворца пионеров и школьников
имени Н. К. Крупской
Бауманского района
г. Москвы

полнительного крепления двигателя; в отверстия качалки продевается трос вывода из крыла и проплавляется.

В нервюрах левой части крыла сделайте отверстия вывода троса управления, в них проденьте трос. На концы приклейте законцовки, в места выхода троса из крыла вклейте латунную трубку, к тросу припаяются карабины.

В передней части фюзеляжа сверху и снизу приклейте фанеру толщиной 1 мм, затем сверлите 2 отверстия под трубку Ø 5. Трубки вклейте в фюзеляж. Это необходимо для крепления моторамы к модели.

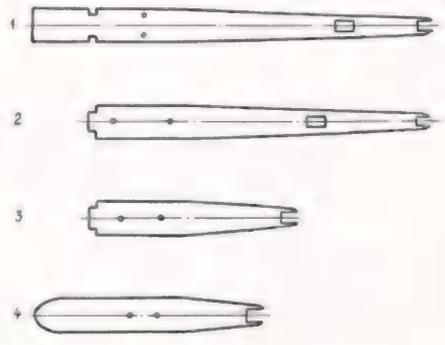
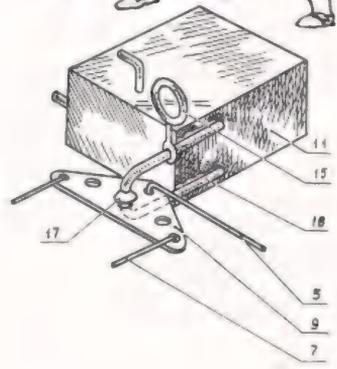
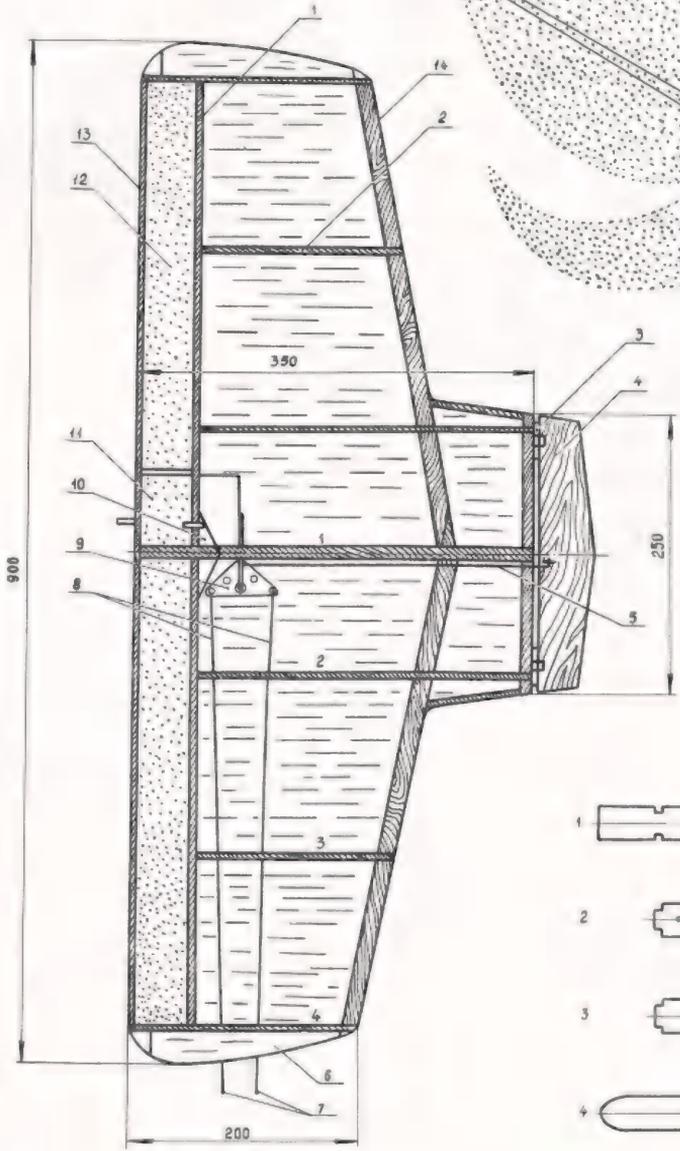
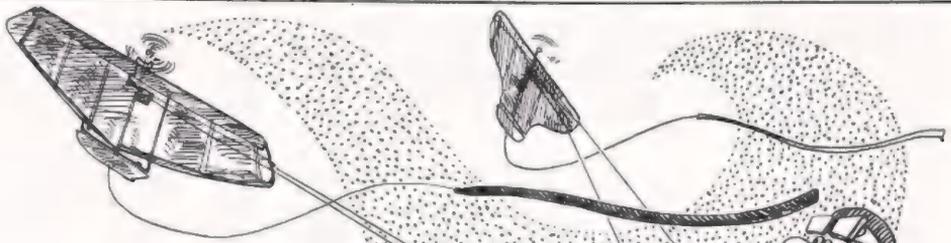
Всю конструкцию тщательно обработайте шкуркой, покройте клеом БФ и оклейте ласановой пленкой.

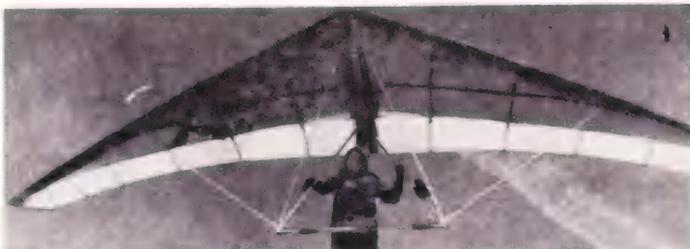
Руль глубины изготовьте отдельно из липовой пластины, в него вклейте кронштейн с отверстием для тяги. Подвесьте руль на шелковых ленточках. Тяга выполняется из алюминиевой проволоки Ø 2,5 мм и закрепляется в кронштейн на две резиновые трубочкой (ниппельная резинка). Место входа тяги в ласановую пленку усиливается еще одним слоем пленки 40×30 мм.

Модель выправляется от перекосов. Отклонение руля глубины должно быть одинаково в одну и в другую сторону. Минимумом из дюралевого уголка 20×20×100 мм.

Б. КИСЕЛЕВ,
мастер спорта международного
класса, чемпион VIII Спартакиады
Москва

1. Лонжерон.
2. Нервюры.
3. Ленточная петля.
4. Руль.
5. Тяга.
6. Законцовка.
7. Карабины.
8. Тросы управления.
9. Качалка.
10. Уголок—усиление центроплана.
11. Бак.
12. Пенопластовый носок.
13. Передняя кромка.
14. Задняя кромка.
15. Страховочное кольцо.
16. Ось.
17. Шайбы.





5—19 июня в ФРГ проходил IV чемпионат мира по дельтапланерному спорту. В нем участвовало более 150 спортсменов. Предлагаем читателю сокращенный перевод статьи из журнала «Дракен-Флигер» (ФРГ).

...С тех пор, как проводятся чемпионаты мира по дельтапланерному спорту, в них участвует Стив Мойес (Австралия). Он трижды проигрывал, уступая победителям лишь незначительно, а на 4-м чемпионате в Тегельберге (ФРГ) он, наконец, завоевал титул чемпиона мира.

Четверг, 16 июня. 12 часов дня. После трех дождливых дней над Аллоу в первый раз появилось голубое небо. Днем раньше выпал 10-сантиметровый слой снега. Идет 10-й день соревнований, выполнено 5 значительных туров. Число участников сократилось со 150 до 48. Это первый отбор.

Упражнение «время-цель». Максимальное время ограничено 30-ю минутами. Как и ожидалось, у первых групп были определенные трудности со временем. Лишь спортсменам четвертой повезло: обнаружив хорошие восходящие потоки, они смогли продержаться в воздухе по 30 минут.

В районе «дежурного» потока стало темно, и судьи направили 5-ю группу на облет одного поворотного пункта. Но она не смогла попасть в зону восходящего потока.

В то время, как последние пилоты 5-й группы совершали посадку, появилась грозовая туча. Ветер настоятельно усилился, что спортсмены, находясь в воздухе, едва продвигались вперед. Почти все пилоты показали максимальное время (некоторые из них частично летели в облаках), многим не удалось дотянуть до 100-метрового посадочного круга. П. Лопес, чемпион мира 1981 года из Бразилии, приземлился рядом с центром круга. Он настоятельно замечает, что с трудом мог идти. Его товарищ по команде Б. Дурадо также нуждался в помощи врачей. Пилоты этой группы имели мало шансов на хорошую посадку, а значит и на хорошие показатели. За максимальное время начислялось 2500 очков, за точность приземления — 250. После полетов по упражнению «время-цель» результаты ведущих спортсменов были приблизительно равными.

Затем состоялись два тура полетов по маршруту Траухгау-Бирнбаум. Этот полет не радовал пилотов, так как таил в себе много рискованных моментов. Здесь «споткнулись» даже фавориты. Так уже в первом туре «ноль» получили американцы М. Баннетт, Р. Пфайффер, англичане Б. Бэйли и Г. Слейтер, немец О. Хайнелт и другие.

Во время полетов предпоследнего тура ветер у земли достигал 5,5 м/с. Полет до цели с возвращением в Вертах (60 км) превратился в гонку. Ее выиграл Стив Мойес. Он получил максимальную сумму — 2500 очков и увеличил разрыв в

очках с одним из лидеров Г. Хобсоном (Англия).

Последний тур был отборочным. После него осталось только 16 пилотов. Они и разыграли звание чемпиона мира.

Одним из первых приземлился австралиец Ф. Матеусан. На аппарате «Мойес» он обошел только первую веску. В это время С. Мойес подходил уже к третьей. Он набрал 500 очков, больше чем у занимающего до этого тура второе место англичанина Г. Хобсона. Хобсон в этом упражнении взял только одну веску. В результате — по общей сумме набранных очков (14074) С. Мойес становится чемпионом мира 1983 года.

Еще большей неожиданностью, чем успех Стива Мойеса, стала командная победа Австралии. Заняв из 10 первых мест — 4, их команда уверенно обошла команду Великобритании на 1924 очка. Неожиданно слабо выступили спортсмены альпийских стран: Австрии, ФРГ, Швейцарии, Лихтенштейна. Лучшими из центральной Европы были Йозеф Гуггенмос (ФРГ), выступавший на «Буллет-С» (8-е место), в Джерард Тевенот (Франция) на «Профиль» (9-е место).

Как видим, очень не повезло организаторам и участникам этого чемпионата с погодой. А незадолго до его начала она была великолепной. В конце тренировок

К итогам
чемпионата
мира
1983 года

НЕТ ЕСТЬ



ной недели Хельмут Барт из Алльгоу даже совершил первый настоящий полет через Альпы из Тегельберга. За 5 часов на своем «Азуре» он пролетел 140 км. Ну а всего 150 участников за 14 дней соревнований налетали свыше 20 000 километров.

ТЕХНИКА ЧЕМПИОНАТА

На чемпионате мира-83 с некоторыми модернизациями была представлена прошлогодняя техника. Надо отметить, что эти модернизации, подчас незаметные, существенно улучшили качество и управляемость дельтапланов. Представляем некоторые из них:

«Мойес-СТ» — модель чемпиона мира 1983 года. Это дальнейшее развитие модели «Миссайл», но в отличие от пред-

Технические результаты десятки сильнейших

№№	Пилот	Страна	Аппарат	Очки
1	С. Мойес	Австралия	«Мойес-СТ»	14074
2	С. Смит	США	«Сенсор-310»	13315
3	Г. Хобсон	Англия	«Мэджик-177»	13136
4	Р. Дункан	Австралия	«Мойес-СТ»	12905
5	Р. Пфайффер	США	«Стрик»	12821
6	Б. Бэйли	Англия	«Мэджик-177»	12820
7	Ф. Матеусан	ФРГ	«Мойес-СТ»	12330
8	Я. Гуггенмос	ФРГ	«Буллет-С»	12014
9	Д. Тевенот	Франция	«Профиль»	11867
10	Т. Ярман	Австралия	«Мойес-СТ»	11850

Командный зачет

№	Команда	Сумма очков
1	Австралия (Дункан, Ярман, Матеусан, Мойес)	51071
2	Великобритания (Бэйли, Карр, Хобсон, Слейтер)	49147
3	США (Баннетт, Буигер, Пфайффер, Вандала)	47933
4	Канада (Кучанко, Луке, Мьялер, Смит)	41118
5	ФРГ (Гуггенмос, Хартман, Хайнелт, Циммер)	38797

Аппараты

«Альфа»	— 1	«Демон»	— 1	«Миссайл»	— 1
«Ариес»	— 1	«Дак»	— 6	«Миссайл-9Т»	— 5
«Азур»	— 15	«Фальке»	— 1	«Петцель-80В»	— 1
«Буллет-ресинг»	— 4	«Хоризет»	— 1	«Фобус»	— 1
«Буллет-С»	— 2	«Мэджик-166»	— 11	«Пирани»	— 2
«Комета»	— 18	«Мэджик-177»	— 12	«Проба»	— 3
«Космик»	— 1	«Мастер»	— 2	«Профиль»	— 13
«Крунзер»	— 2	«Мойес-СТ»	— 5	«Сенсор-510»	— 9
«Сапфир»	— 3	«Сенсор-ХС»	— 2	«Стрик»	— 4
«Спот»	— 2	«Стратус»	— 1	«Зет-80»	— 1
«Струки»	— 6	«Тайфун-С»	— 3		

ПОГОДЫ— ЧЕМПИОН



1. «Мэджик-177».
2. «Мойес-ГТ».
3. «Профиль».
4. «Проба».



Технические характеристики

Модель	Площадь (м ²)	Размах (м)	Угол при верш. (град.)	Кол-во лет верхней поверхности	Кол-во лет нижней поверхности
«Мойес-ГТ» — 168	15,2	10,3	132	20	9
«Мойес-ГТ» — 188	17,1	11,0	132	20	9
«Проба-165»	14,9	9,93 *	120	24	4
«Проба-175»	15,85	9,93 *	120	24	4
«Профиль-15»	15,0	10,1	121	16	4
«Профиль-17»	16,5	10,6	121	16	4
«Мэджик-177» — данные не приводятся					

* Оба варианта имеют одинаковый размах, но различное удлинение. «Проба-165» — 6,6; «Проба-175» — 6,4.

шественника лишена килевой поверхности над крылом. Вторым существенным отличием являются закругленные законцовки. Углеродистые прутки сгибаются за счет самого купола.

«Проба» (Австралия). Единственный аппарат в австралийской команде, изготовленный не на заводе Мойеса. Конструктор «Пробы» — Стивзи Паутарс представил на чемпионате мира-83 два таких аппарата. Другой — в команде Новой Зеландии. В Австралии и Новой Зеландии продано уже свыше 1 тыс. подобных дельтапланов.

«Мойес-ГТ» практически полностью повторяет по форме «Пробу», у них схожи летные данные.

«Профиль» (Франция). По сообщению Г. Тевенюа этот прототип «Азура» был испытан еще год назад. Он явился един-

ственным новинкой на чемпионате. Новый французский дельтаплан не имеет килевой мармана и килевой поверхности. Купол «Профиля» имеет в задней части продольный разрез до самой манты. Это позволяет обом полурывьям двигаться по отношению друг к другу в обеих плоскостях. К килевой балке купол крепится двумя нейлоновыми плоскими лентами. Новая конструкция центральной части крыла настолько улучшила управляемость, что позволила изменить форму законцовок. Это повысило И аппарата по сравнению с «Азуром». Разрез купола прикрыт накладкой на ворсовой молнии.

Уже изготовлено 60 таких аппаратов, они проданы спортсменам различных стран мира. Планируется наряду с моделями 15 и 17 м², выпустить модель 19 м². Однако для сохранения хорошей управля-

емости этот вариант будет иметь прежние законцовки, как у «Азура».

С января 1983 года Гуггенмос экспериментировал с прежней моделью «Булет-ресинг». По его оценке новая модель имеет преимущества по сравнению с предыдущей в диапазоне высоких скоростей, но незначительные. «Булет-Си» имеет почти 90% двойной поверхности.

Все спортсмены из команды Англии выступили на «Мэджик-177» с миллиарным куполом. В настоящее время серийные варианты «Мэджик» — 166 и 177 выпускаются наряду с обычными серийными моделями: 140, 155, 165, 185 (футов кв.).

Манты и трубы ручки управления профилированы, а по желанию «Мэджик» изготавливается со специальной ручкой управления, увеличивающей верхний диапазон скоростей.

НА КУБОК «ЭГЕРА-83»

Ставшие традиционными международные соревнования дельтапланеристов на «Кубок Эгера» разыгрываются ежегодно, начиная в 1977 году в городе Эгер (Венгрия). В них приглашают участвовать пилотов-дельтапланеристов из разных стран. Организатор — Клуб политехнических и сельскохозяйственных летчиков Венгерского оборонного спортивного Общества.

Первое состязание по дельтапланерному спорту в Венгрии проведено в 1977 году. В программу соревнований были включены полеты на дальность, на вымырсы высоты и на продолжительность. В настоящее время в основном

выполняются только упражнения на дальность.

Соревнования 1983 года включили в себя два упражнения на дальность: по заданному направлению и по замкнутому маршруту. Полеты по замкнутому маршруту выполнялись только тогда, когда вводились воздушные ограничения управления воздушного движения.

По приглашению организаторов соревнований в них приняли участие спортсмены из Австрии, Болгарии, Советского Союза и Чехословакии.

Местом старта стала вершина Кекеш горы Матра, являющаяся самой высокой в Венгрии точкой — 1015 м над уровнем моря.

В первый же день соревнований трое пилотов пролетели расстояние более 50 км, один из них Иштван Майорш (ВНР) — впервые выполнил норматив на серебряный значок ФАИ.

Третий день соревнований — полеты по замкнутому маршруту вокруг поворотных знаков, расположенных в 10 км друг от друга. Известный венгерский пилот и конструктор дельтапланов Э. Хедви показал лучший результат дня — 59 км.

На следующий день одиннадцать пилотов показали результат свыше

50 км; из них восемь спортсменов — впервые: Алмаши, Берат, Олтан, Ордои, Штурман, Себо и Танаи (ВНР), Каспар (ЧССР).

В последний день соревнований получено разрешение на большую дальность полета. Устанавливается поворотный пункт в г. Вац — до весьма значительного расстояния от стартовой площадки (66,5 км).

Четырмя пилотам удалось облететь поворотный пункт. При этом Корнелия Фенете (ВНР) в этот день установила новый рекорд Венгрии на дальность. Она проле-

тала дистанцию 75,5 км, что на 0,5 км больше установленного рекорда. Кроме нее еще четверо пролетели расстояние более 50 км: Ф. Хлач, Ф. Куташи (ВНР), Е. Гриненко (СССР) и И. Андерле (ЧССР).

Установлены также новые рекорды в полетах на дальность НРБ, ВНР, ЧССР. 19 пилотов 30 раз превышали дальность в 50 км, завоевав 10 серебряных значков ФАИ пилотами из ВНР, 2 — пилотами из ЧССР и один — пилотом из СССР (Е. Гриненко).

Результаты шестерки сильнейших

Место	Участник	Страна	Количество очков	Суммарная дистанция (км)
1.	Эндре Хедви	ВНР	4927	311
2.	Вольфганг Шах	Австрия	4672	250
3.	Миклош Верконь	ВНР	4467	273
4.	Ладислав Каспар	ЧССР	3044	205
5.	Янош Надь	ВНР	3009	194
6.	Шандор Себо	ВНР	2867	195

Лучший из советских спортсменов Е. Гриненко занял 16-е место, набрав при этом 1722 очка и сумму — 134 км.

К. ГЕЗА (Венгрия), дельтапланерист 2-го разряда

СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» за 1983 год

ПЕРЕДОВЫЕ И РЕДАКЦИОННЫЕ СТАТЬИ

Партия и народ — единая цель, единые планы. № 1.
Связь призыва международных турниров. № 1.
Верный страж Родины. № 2.
Боевые задачи оборонного Общества. № 3.
Намкова И. По-ленински жить, работать, побеждать. № 4.
Бычков В. Огонь зажигается от огня. № 5.
Клуб и первичная организация. № 6.
Если имя тебе — коммунист. № 7.
Воспитательную работу — на уровень требований партии. № 8.
Верны традициям Октября. № 11.
Год славных свершений. № 12.

РЕШЕНИЯ XXVI СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНИ

Абдрахманов С. Нам продолжать. № 11.
Большаков В. Равняясь на передовиков. № 4.
Виноградова Е. Выть непримиримым к недостаткам. № 5.
Войстрченко А. Воспитывать патриотизм. № 10.
Горбачев В. Готовимся к финалам спартакиады. № 5.
IX съезду ДОСААФ СССР — наши спортивные успехи. № 1.
Дубяга И. Курс — эффективность. № 2.
Ефимов П. По инициативе первичной организации. № 12.
Киямины Ю. Всегда с молодежью. № 7.
Колыдин А. Воспитывая стойких, сильных духом спортсменов. № 7.
Крилатов А. Трудом преображен человек. № 2.
Крутинин Г. Соревнование и дисциплина. № 5.
Кузнецов Д. Критически оценивая достижения. № 1.
Ляховский Н. Над полями Угрюмки. № 5.
Мамаров В. Коллектив силен организovanностью. № 5.
Мандрыков Б., Васильев Н. Об-

ращивание сельским авиамоделистам. № 3.
Москвитин В. Больше активности, деловитости, инициативы. № 2.
Плакун И. Живут традиции Отцов. № 2.
Харламов С. Клуб — центр авиационно-массовой работы. № 9.
Шмаров В. Седу — наша забота. № 3.

ВОЕННО- ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ. К 40-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Агеев В. Рядом с пилотом. № 4.
Белова А. Их подвиг — в сердцах ребят. № 9.
Белые И. Три ордена Славы. № 6.
Васильев И. Ш небеса мы летали одних. № 9.
Головешкин В. Над Волгой и Доном. № 2.
Гордюков Н. Навечно в памяти народной. № 5.
Орелов М. Заботы коммуниста Героя. № 8.
Денисов Н. Витязь кубанского неба. № 5.
Денисов К. В ту трудную пору. № 11.
Иванов М. Два эпизода из одной жизни. № 9.
Землянский Д. Золотые звезды впитала. № 3.
Казанов Б. К полюсу на безмоторных. № 1.
Казанов В. На планерах через линию фронта. № 7—10.
Левшин И. Верность долгу. № 12.
Лявов М. «Иначе жить нельзя». № 7.
Мальков А. Гвардейцы неба Ленинграда. № 1.
Мельникова А. В атаке Александр Смирнов. № 2.
Минаков В. «Наградить посмертно». № 5.
Над Курской дугой. № 8.
Николаев Д. С порога субпарасофтеры — без парашюта. № 5.
Орешина Н. Три полета из тысяч. № 1.
Протасов Ю. Интернационализм — черта советская. № 3.
Разини В. Вдохновляющий пример для молодежи. № 7.
Резниченко В. Живое слово ветерана. № 4.
Русин Л. Герою-летчику. № 5.
Ройтман В. В слепках — значатся. № 12.
Савицкий Е. Побеждали мастерством и мужеством. № 6.
Садовская Ю., Садовский Е. Встретились друзья-однополчане. № 4.
Федотовских М. Его особая награда. № 5.
Храмов Ю. Строка на обелиске. № 9.

О ЖИЗНИ ВВС и ВДВ

Апранкин В. Я люблю эту землю. № 8.
Дубинин В. Тамбовское авиационное инженерное. № 4.
Исиделов О. Уметь заставить себя. № 1.
Кулаков А. Перехватчики. № 4.
Молчан Г. Чисто расписаться в небе. № 1.
Небо зноит. (О приеме в военные авиационные училища). № 2 (О приеме в авиационные училища ДОСААФ СССР). № 4.
Протасов Ю. Ш буднях ратных куется мастерство. № 8.
Сидоров А. Его истоки. № 4.
Решетников В. Выучка надежная, готовность постоянная. № 6.
Соломонов В. Высшее летное. № 5.
Смирнов Г. Твердое слово гвардейцев. № 2.
Ступнев Н. Парень из угрюмского села. № 2.
Усольцев В. Трудный пояс. № 10.
Фомичев В. Атака на рассвете. № 5.
Штучкин Н. Видеть землю светлую. № 3.

ВНИМАНИЕ, ПОДРОСТКИ

Браиловский Г. Юные друзья ветеранов. № 9.
Взлетная полоса «Орленка». № 8.
Горский В. Щедрая душа. № 3.
Денисов Е. За что уважают инструктора. № 7.
Дубинин В. Мы ждем тебя, будущий инструктор. № 3.
Игнатьев В. «Авиатор» — юношеская школа. № 1.
Игнатьев В. Встреча с небом. № 12.
Королев В. Любознательные и пытливые. № 5.
Леонова Т. Рядом с друзьями наденными. № 9.
Под родительскими окнами. № 4.
Слосарь В. Мальчишам нужен старший друг. № 5.
Тебе, абитуриент-83. № 4.
Турунин Б. Если хочешь летать. № 9, 10, 12.
Туруян В. Тринадцатый виток. № 7.

В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ И АЭРОКЛУБАХ ДОСААФ

Астафьев А. Когда летать с провизионом. № 6.
Галицин В. Повышая мастерство. № 9.
Головин Н. 1983: рублики волгоградских аэроклубовцев. № 2.
Ирмишкевич И. Спортивный инвентарь: вид его использования. № 1.
Ильменко В. Конеч «загадки» вертолета. № 54. № 8.

Уважаемая редакция!

Я читал, что страны агрессивного блока НАТО, чтобы ускорить перевооружение авиации, объединяют свои силы и средства при постройке боевых самолетов. Так был построен истребитель «Торнадо». Расскажите, пожалуйста, что это за самолет.

Л. Богданов

г. Шахты

В числе многоцелевых боевых самолетов на XXXV международной авиационной выставке во Франции демонстрировался двухмоторный истребитель-бомбардировщик Панавия «Торнадо». Он совместно разработан и строится тремя самолетостроительными фирмами: английской Бритни Аэроспейс, западногерманской Мессершмитт-Белков-Блом и итальянской Аэриталиа. После первого полета опытного «Торнадо» в 1974 г. была выпущена предсерийная партия из 8 самолетов для проведения всесторонних испытаний, которые велись в странах-участниках разработки и постройки с февраля 1977 года.

Конструкция «Торнадо» — цельнометаллическая. Схема — высокоплан с крылом изменяемой геометрии. При минимальном угле стреловидности в 25° размах крыла 13,9 м, при максимальном в 68° размах 8,6 м. Длина само-

Ляотова В. Если трудиться вдвоем. № 11.
Лебединский М. Штрихи к портрету. № 3.
Лебединский М. По одному наряду. № 9.
Леонова Т. Красноярский клуб: прошлые неудачи, новые надежды. № 12.
Петров Ю. Наставники и молодежь. № 11.
Пичурин Н. Ключ к успеху. № 10.
Победители социалистического соревнования. № 1.
Поликарпов Г. К штурвалу только дисциплинированных. № 7.
Сидоров И. Растим авиаторов. № 7.
Смирнов Г. Верность традициям. № 10.
Соломонов В. Руководитель полетов и курсант: взаимное доверие. № 9.
Фурман А. Все решают люди. № 7.
Шено М. Инженер Ежов и его товарищи. № 2.
Юдин И. Воспитание инициативы. № 7.
Юрченко А. Повышать эффективность новаторства. № 10.

САМОЛЕТНЫЙ И ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Балакин Н. И сварщик, и вертолётчик. № 2.
Балакин Н. Вертолётчики России — чемпионы. № 11.
Балакин Н. Пилотажники держат рекорды. № 12.
Балакин Н. Мастер высшего пилотажа. № 5.
Бондарчик М., Докучаев В. Побуждая сильные духом. № 1.
Визуальное прицеливание. № 2.
Головин Н. Стремительность, слаженность, элегантность. № 6.
Грищенко В. Пилотаж на Як-52. № 9.
Демченко П. Ученье уроки прошлого года. № 5.
Зуева Т. Спортсмены ДОСААФ штурмуют рекорды. № 8.
Кичинцев В. Расчетчик пеленгов компьютерный. № 7.
Коровина Т. Успех в воздухе куется на земле. № 5.
Косс А. Ветераны и молодежь. № 9.
Кудин А. В пилотажной зоне. № 8.
Манагонова Х. Внимание — ветерану. № 7.
Мальков А. Победы одерживают борьбу. № 9.
Мецлер Л. Девушки в летных куртках. № 10.
Наумов И. Почерк мастера. № 4.
Новиков Ю. Аэродинамика штора. № 4.
С учетом завтрашних задач. № 2.
Штучкин Н. В небе Волгограда. № 12.

ЧИТАТЕЛЬ СПРАШИВАЕТ — РЕДАКЦИЯ ОТВЕЧАЕТ

ПАНАВИА «ТОРНАДО»



ПЛАНЕРНЫЙ И ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Аннин А. Успешных полетов в дельтаплане № 12.
Болдырев В. Дельтаплан: новая система. № 3.
Баликин Н. Курс — массовость. № 8.
Васильев А. Прибор для дельтаплана. № 4.
Васина Б. Маршруты Дайны. № 3.
Геза К. Кубок «Эгера-83». № 12.
Герасимов И. Парение под облаками. № 10.
Десятков М. Маршруты полетов. № 3-5.
Дефтерос Е., Алмасеев В., Кутыгин Н. Старт с помощью амортизатора. № 6.
Игорев Н. Как определить аэродинамические характеристики дельтаплана? № 10.
Ивакин В. «Янтарь-стандарт»: особенности эксплуатации. № 11.
Камышев Ю. Для транспортировки дельтаплана. № 1.
Короткин А. Свечой замыкая вверх. № 1.
Короткин А. Плавающий попережина: что это такое? Для чего нужна двойная обшивка? № 7.
Королев А. К соревнованию — должный подход. № 12.
Колесников П. Праздник на горе Клементьева. № 11.
Лавинявичус Т. Электронный вариометр. № 8.
Нет городов — есть чемпионы. № 12.
Павлюченко Ю. Указатель скорости. № 8.
Полковник Г. Дельтапланеристка. № 10.
Фидаров К. Единоробство с небом. № 8.
Щемченко В. Полет способом «Дельфин». № 9.
Шварц Е. На дальних маршрутах. № 10.
Юрьев В. Подводя итоги. № 12.

ПАРашОТНОСНЫЙ СПОРТ

Александр С. Грозный называет победителей. № 12.
Байнов А. Знатоки из Доница. № 7.
Васина Б. Победа в небе Софии. № 9.
Васина Б. На приз журнала «Крылья Родины». № 12.
Гурный В. Групповая акробатика сегодня и завтра. № 11.
Королев Н. Студенты-парашютисты. № 1.
Лебединский М. Спор парашютистов-многоборцев. № 8.
Листов И. Первый инструктор. № 3.
Миронов В. Есть новые рекорды! № 2.

лета — 13,9 м, высота — 5,7 м. Максимальный взлетный вес — 27200 кг.

Силовая установка «Торнадо» состоит из двух турбовентиляторных реактивных двигателей RB-199-34p с тягой на форсажном режиме 6800 кг каждый. Она обеспечивает самолету широкий диапазон возможных скоростей полета (максимальная на расчетной высоте — около М=2, у земли — более 1400 км/ч). Экономичный режим позволяет вести длительные патрулирование. Практический потолок около 20 км.

Специальное оборудование и разнообразное вооружение позволяет по мнению западных специалистов, использовать «Торнадо» для прикрытия своих наземных объектов и кораблей флота от атак с воздуха, для нанесения мощных, в том числе и ядерным оружием, ударов по различным целям на территории противника. Смонтированная на борту «Торнадо» навигационная система включает в себя многоцелевой радар «Тексас», который помогает экипажу следить за местностью, определять расстояние до наземных объектов атаки и осуществлять захват воздушной цели и ее ведение. Система наведения оружия с использованием лазера облегчает поражение целей даже при полете на высокой скорости.

Самолет «Торнадо» строится в двух вариантах: истреби-

ет мастерство. № 11.
Смоленцев А. Двигатель МДС-8,5. Видеосюжеты. № 11.
Тарадеев Б. Полукопия самолета № 7.
Шахат А. Схематическая модель какой ей быть? № 1.

КОСМОНАВТИКА

Двадцать лет спустя. № 6.
Варшавский И. На космодроме. № 1.
Максимов Г. Восемь лет в космосе. № 3.
Максимов Г. Космический институт действует. № 8.
Морозов И. На космодроме под Москвой. № 10.
Нариманов Е. В космос за электроэнергией. № 8.
Титов Г. Сегодня и завтра отечественной космонавтики. № 4.

АВИАТЕХНИКА

АСВ-22. № 5.
Баранов С. Тренажер-надуватель. № 8.
Винторов В. Самолеты из композиционных материалов. № 12.
Выдающийся конструктор самолетов. № 4.
Дельтаплан «Азур». № 4.
Егер В. Глазами очевидца. № 12.
Егоров Ю. Как создавался «летающий танк». № 6.
Иванов О. Парашют для ультраджетов. № 8.
Кутепов Я. Эффективность, надежность, простота. № 10, 11.
Перфорированное крыло. № 7.
Поскоинский И. С. 4. № 7.
Польский дельтаплан. № 9.
Послевоенные советские самолеты. № 1 — Ил-12; № 2 — Ил-10Ф — МиГ-9; № 3 — Як-15; Як-17; № 4 — Су-12; № 5 — И-270 («Ж»); № 6 — Ан-2к — НАК; № 7 — Як-18; Як-18У; № 8 — Ил-18; № 9 — Ла-3; Ла-15; № 10 — Ту-70; Ту-75; № 11 — Су-9; № 12 — «65», «67», «69» (Ту-8).
Кашин А. Паняна «Торнадо». № 12.
Резель С. Встречи с Георгием Верным. № 4.
Страхов Г., Никитин И. С гибким крылом. № 10.
Удальцов В. Силовые установки зарубежных авиалайнеров конца XX века. № 10.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Медран В. «Воздушные ворота» Москвы. № 3.
«Малев» — младший брат Аэрофлота. № 8.
Николаенко К. Нехожеными парадными. № 5.
Назаров А. Шестьдесят лет Аэрофлота. № 2.
Орлов Б. Верность мечте. № 3.
Платонова И. Мосты дружбы. № 6.
Яснопольский Л. Вертолет ищет цель. № 10.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Ваше, дальше, быстрее! № 5.
Гаузаусмаус Э. Музей спортивной авиации в Каунасе. № 10.
Гольцман М. Влетел в бесмертвель № 9.
Левин И. Первый инструктор. № 3.
Начало большого пути. № 4.
Огнем войны испытанная № 6.
Романов Г. Северный маршрут. № 7.
Свердловская, ракетноснаряженная авиация. № 8.
Симанов В. Русские истребители в первой мировой войне. № 5.
Сорнин Е. «Добролет» годы поисков и дерзаний. № 3.
Сорнин Е. Крылатая почта. № 7.
Сысоев Н. Самолеты ОДВФ. № 11.
Толстых И. Пролетая на крыльях сквозоз годы. № 11.
Туриев В. Первый шаг в страданию. № 2.
Шуныкин В. В. И. Ленин на Ходынском аэродроме. № 4.
Эренбург Л. На крыльях без мотора. № 7.
Эренбург Л. Развитие техники № 7.
Якуба Н. Полет на воздушном шаре. № 6.

АВИАСПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

Васина Б. Парашютный центр в Чехословакии. № 2.
Грищенко Е. У венгерских дельтапланеристов. № 8.
Дорошенко В. 70 долларов за один прыжок. № 3.
Маринов В. Молабик: встреча парашютистов. № 4.
Лучшие конструкции наших друзей. № 9.
На ультраджетных через Латвию. № 9.
Мамыт № 5.
Петриков Г. Будни Софийского аэроклуба. № 12.
Терло И. В гостях у парашютистов Португалии. № 11.
Чехословацкие ребята предлагают. № 8.
Федоров Л. Прогает тренер. № 3.

ОРУЖИЕ ВОЗДУШНЫХ ПИРАТОВ

Давыдов З. Бизнес на крови. № 4.
Дорошенко В. «Зеленые береты». № 8.
Жуков В. Стреляютки с плавающим аэродромом. № 10.
Иванов П. В угаре военного пискота. № 1.
Иванов П. Ставка на головорезов. № 5.
Павлов И. Аваксы на службе шпикера. № 9.
Пляченко П. «Мирные голуби» Пентагона. № 7.

теля-бомбардировщика, который способен нести до 8 тонн боевой нагрузки и в вариантах перехватчика с новым радаром, который захватывает воздушную цель на расстоянии до 185 км. На вооружении перехватчика («Торнадо» F-2) планируется использовать новейшие ракеты класса воздух-воздух «Скай-Флеш» фирмы Британ аэроспейс с локационной системой наведения. Они рассчитаны на поражение целей при их пуске с расстояния до 40 километров. Помимо 27-ми пушек и четырех ракет «Скай-Флеш», перехватчик может быть вооружен 2-4 ракетами «Супер Сайдуиндер».

В варианте перехватчика используется почти 80% общих частей и деталей основного «Торнадо». От истребителя-бомбардировщика перехватчик отличается лишь увеличенной на 1,2 метра длиной носовой части, в которой монтируется дополнительное радиоэлектронное оборудование.

В конце 1982 года самолеты «Торнадо» начали поступать на вооружение авиации Англии, ФРГ и Италии. По мнению журнала «Флайт», Великобритания закупит для своих ВВС 885, ФРГ — 324 и Италия — 100 «Торнадо».

А. КАШИН

По материалам зарубежной печати.

БУДНИ СОФИЙСКОГО АЭРОКЛУБА

На спортивный аэродром Божурните мы пришли рано утром. Хотелось успеть и к началу полетов и прыжков с парашютом, уловить те минуты, когда тишина летного поля вдруг нарушается шумом моторов, криками деловым разговором спортсменов.

Но не успели: аэродром уже жил своей жизнью. Высоко в безоблачном небе кружили Ан-2. Один за другим раскрывались под ним разноцветные купола. А на летном поле, недалеко от круга приземления готовились к очередному вылету спортсмены. Они внимательно слушали тренера Цветана Цветанова, который, наблюдая в трубу, оценивая выполнение очередной парашютистом фигур воздушной аробатик. Его замечания записывала совсем юная миловавшая девушка. После прыжков эти записки будут тщательно изучаться, анализироваться, чтобы на основе их сделать необходимые выводы.

Вместе с начальником аэроклуба Тодором Гербовым подошли к парашютистам.

— Леваа спираль — хорошая Правда — хорошая! Леваа — недотор тридцать градусов, — диктует Цветанов. В оценке тренера преобладают одобрительные нотки. Но вот от самолета отделяется очередной парашютист и оценим путешествовать — в журнале все больше появляется критических замечаний. Спрашиваю, чем вызвана такая строгость.

— До этого прыгали начинающие аэрбаты, — поясняет Гербов, — а сейчас в воздухе

жена Цветанова — Иванна, мастер спорта, член сборной республики, на ее счету 3700 прыжков. С нее спрос особый. Кстати, прошу заметить, здесь спортивная династия Цветановых: мать — парашютистка, отец — тренер, инструктор-парашютист, запись ведет их дочь, тоже будущая парашютистка.

Гербов указал на небо, а зону пилотажа.

— Там на «Элине» сегодня представительница другой спортивной династии — Надя Чернева, одна из лучших спортсменок Болгарии. Ее муж — летчик гражданской авиации. Недавно Чернева была на соревнованиях в СССР. Советский тренер А. Шлигодский помог ей в ходе тренировок. Приобретенный опыт Чернева передает нашим спортсменам.

Кстати, семья Гербовых — тоже пример приверженности авиации. Сам Тодор, бывший военный летчик, на разных типах самолетов налетал более 4200 часов. Уже будучи начальником аэроклуба, он удостоился награды ФАИ — серебряного жемца за рекорд по продолжительности полета на планере (5 часов 29 минут). Жена Гербова — Эмилиа, в прошлом военный летчик, сейчас является начальником аэроклуба в соседнем городе.

Много хороших дел на счету Софийского аэроклуба. Он имеет 3 звена — самолетное, планерное, парашютное. С полной отдачей работают все звенья, особенно парашютное. Хотя штатных инструкторов в звено всего трое, занимается 238 парашютистов, за год здесь выполняются до 4000 прыжков. В подготовке молодых спортсменов большую помощь оказывают авиации парашютисты столицы, общественные инструкторы. Их в клубе двадцать. Среди активистов токаря Олег Захариев, учитель Тодор Павлов, авторемонтник Пламен Лазарев, студент Илия Кунев, рабочий завода Любомир Перванов, Трифон Илиев.

Аэроклуб имеет парашютные секции в школах, институтах, на кружках заводов. В секции принимают с 16 лет. В последнее время усилился приток девушек. Основную часть теоретической подготовки будущие парашютисты получают по месту учебы и работы, прыжки совершают на аэродроме клуба. Аэроклуб организует лагерный сбор спортсменов. В течение лета все члены парашютных секций проходят такой сбор. Парашютисты совершают в день до 8 прыжков. Многие за

это время повышают спортивный разряд. Кстати, чтобы получить III разряд нужно выполнить 12 прыжков с румным раскрытием. Спортсмены совершенствуют свое мастерство, развивают чувство дружбы и товарищества, коллективизма и взаимовыручку. Политико-воспитательные мероприятия, проводимые в процессе сборов, отличаются хорошей информационной насыщенностью.

Руководит звеном опытный наставник мастер спорта Цветан Цветанов. Парашютным спортом занимается с 1956 года. 15 лет работает в клубе. С 1970 года клуб проводит соревнования столичных команд социалистических стран на кубок Софии. Эти встречи стали традиционными и популярными, привлекают много зрителей.

В настоящее время метод подготовки парашютистов распространяется на работу самолетного и планерного звеньев. Пилотажники готовятся и преимущественно на самолеты Ил-58. Эти машины полюбили болгарские спортсмены.

У пилотажистов свои заботы. Недавно проведенные республиканские соревнования вызвали новые успехи, неиспользованные резервы. Наряду с опытными мастерами — Пейче Вардиновым, Ценкой Ценовой, Огняном Жияксиевым, — способными планеристами зарекомендовали себя и молодые. Они с успехом выполняли сложные упражнения на разных типах планеров.

Клуб гордится рекордами своих спортсменов. Г. Янов на «Музе» парил 12 часов 49 минут, Н. Панягове на «Фоса-5» покер дальность в 493 км. В декабре 1982 года Ц. Ценова на «Влаикет» установила рекорд высоты. С горы Витоша, что близ Софии, она поднялась на 9776 метров. Несмотря на сильный мороз (более 50°), ей удалось парить 2 часа 30 минут и преодолеть расстояние около 600 км.

Молодые мечтают вписать свою строку в летопись спортивной доблести. Вот в планер садится стройный юноша с открытым волевым лицом. Взгляд его сосредоточен, движения точны и расчетливы. К нему подошел командир звена, тренер планеристов мастер спорта Славко Стенков. Он дает последние указания и желает счастливого полета. Быть может этот юноша в скором будущем установит новый рекорд. Пожелаем ему удачи!

Г. ПЕТЯКОВ

ДЕКАБРЬ

24 [11] декабря 1913 г. — Состоялся первый испытательный полет самого большого в мире четырехмоторного самолета «Илья Муромец», построенного на Русско-Балтийском заводе в Петербурге.

1 декабря 1918 г. — По указанию В. И. Ленина постановлением Высшего Совета Народного Хозяйства — ВСНХ от 1 декабря 1918 г. основан Центральный Аэрогидродинамический институт — ЦАГИ, являющийся ныне крупнейшим центром авиационной науки и принявший имя своего первого руководителя Н. Е. Жуковского.

27 декабря 1938 г. — Указом Президиума Верховного Совета СССР установлено почетное звание Герой Социалистического Труда — высшая степень отличия за заслуги перед государством в области хозяйственного и социально-культурного строительства.

Одними из первых этого высокого звания удостоены авиаконструкторы Н. Н. Поликарпов, А. С. Яковлев, конструктор стрелкового оружия Ф. В. Токарев, конструктор авиационного вооружения Б. Г. Шпитальник, конструкторы артиллерийских орудий В. Г. Грабин, М. Я. Крулчатников, И. И. Иванов, конструкторы авиационных моторов А. А. Мику-

АВИАЦИОННО-СПОРТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ

лин, В. Я. Климов, профессор ЦАГИ С. А. Чаплыгин, конструктор реактивного оружия А. Г. Костиков.

2 декабря 1943 г. — Летчик Журавлев совершил первый испытательный полет на самолете-истребителе нового типа И-21 (конструкции А. И. Микояна) с двигателем АМ-39А, с двумя турбокомпрессорами ТК-2Б.

26 декабря 1948 г. — Во время испытательных полетов на экспериментальном самолете Ла-176 со стреловидным крылом, с двигателем ВК-1 впервые (на снижении) достигнута звуковая скорость.

26—29 декабря 1953 г. — Состоялась первая Всесоюзная конференция ДОСААФ, на которой было завершено его организационное оформление как единого оборонного общества (в него вошли ДОСАРАМ, ДОСАВ и ДОСФЛОТ), избраны его центральные руководящие органы.

31 декабря 1968 г. — Впервые в мире поднялся в воздух советский пассажирский сверхзвуковой самолет Ту-144.

ВАМ, ЛЮБОЗНАТЕЛЬНЫЕ

Посылка... с Тайваня

Воздушный шар диаметром около 18 метров медленно подплывал к Тель-Авиву. Под ним вместо привычной корзины с аэростатом висел шарообразный контейнер. Власть решила, что контейнер несет взрывчатку, а аэростат — это придуманное палестинскими патриотами «оружие возмездия». Как сообщал журнал «Флайт Интернейшнл», все подразделения ПВО в районе столицы Израэля были приведены в состояние боевой готовности, но огонь по аэростату открыть не успели. Воздушный шар с контейнером быстро потерял высоту и мягко приземлился на окраине Тель-Авива.

Военный парад, выждав время, с опаской приблизился к аэростату. Выяснилось, что контейнер набит не взрывчаткой, а... рекламными материалами и листовками, воссталяющими западный образ жизни. Залпущен он на Тайване. По программе после перелета через Тайваньский пролив шириной около 140 км он должен был опуститься на территории Китая. Однако из-за отказа реле времени, по команде которого должен был начаться спуск, шар «пронутешествовал» более 11 000 км.

ДЕЛЬТАДРОМ СТОЛИЦЫ

Массовость дельтапланизма объясняется не только его доступностью и привлекательностью, но и достигнутой сегодня высокой степенью безопасности. Она обеспечивается современными надежными конструкциями аппаратов, программой безопасности полетов, разработанной и рекомендованной ФАИ, и грамотной их организацией. И здесь важная роль принадлежит дельтадромам — местам тренировок и соревнований пилотов. К сожалению, большинство республик и городов, в том числе и Москва, не имеют до сих пор закрепленных за клубами мест для полетов на дельтапланах.

Столичные дельтапilanеристы проводят свои тренировки и соревнования на склонах Петровских гор — высоких берегах поймы реки Сходня, километровым кольцом окаймляющих это живописное место. Здесь достигнут рекордный результат парения для равнинных мест — 2 часа 3 минуты. Это место словно специально создано природой для парящих полетов. Не случайно именно здесь еще в 30-е годы осваивали парящие полеты прославленные летчики-испытатели С. Н. Анюхин, И. И. Шелест и другие. Здесь есть все для полнокровной спортивной, тренировочной и учебно-методической работы дельтапilanерных клубов: пологий травянистый склон высотой 25 метров, переходящий в ровную посадочную площадку — для обучения новичков; пятидесятиметровые склоны с крутизной в 30 градусов — для парящих полетов.

Можно с уверенностью сказать, что в Москве и Московской области это единственное и самое подходящее место, позволяющее организовано проводить систематическую летную и тренировочную работу в любое время года.

Однако этот естественный столичный дельтадром находится под угрозой. Склоны его обезображиваются самодельными железными заборами местных огородников, захламываются мусором, что грозит травмами пилотам и поломками аппаратов. Планируется застройка этого уникального природного образования, очень нужного для большого многомиллионного города. При этом исчезнет не только редкий по красоте уголок живой природы, но и естественный дельтадром, который рано или поздно все же придется создавать. Ведь только за последнее время в Москве создано свыше 40 клубов и секций дельтапilanерного спорта.

Интузиасты свободных полетов видят иную перспективу Петровских гор и создают свои проекты. Вместо тесных сарайчиков, где ютятся сейчас пилоты, рисуются высокие светлые здания с учебными классами, мастерскими, душевыми для спортсменов. Выровненные склоны, трибуны для зрителей, одним словом, современный комплекс авиаспорта.

В. КОЗЬМИН,
нештатный инструктор
дельтапilanерного спорта

Москва

(Фоторепортаж см. на 4-й стр. обл.)

ВЕРТОЛЕТ — КРЫЛЬЯ НЕФТЯНИКОВ



Вот уж поистине — сто специальности у вертолета. Активно «вписалась» эта машина во многие отрасли народного хозяйства, деятельно служит она общему делу — выполнению планов коммунистического строитель-

ва. Сейчас, в декабре, подводятся итоги прошедшего года. В трудовых коллективах называют передовиков, тех, кто своим трудом внес достойный вклад в выполнение стоящих задач.

Хороший отзыв заслужил командир звена пилот второго класса Фархат Насыров. Его Ми-4 знают связисты и геологи, разведчики нефти. Здесь, на Мангышлаке, вертолеты стали настоящими крыльями нефтяников. Вот и сейчас Ф. Насыров прилетел к разведчикам на буровую.

Мастеру Гинайту Умирбаеву и его помощнику Бисенгари Есмуханову, кавалеру двух орденов «Трудовая Слава», есть что сказать вертолетчикам. На вертолете доставляли сюда специалистов, почту, запчасти, продукты, воду. В этих, глухих прежде, степных районах вертолет служит связующим звеном с основной базой. Он и в монтаже вышки поможет, и больного увезет.

С высокими показателями заканчивают этот год буровики и вертолетчики. Для одних рекордные показатели — глущь земная, для других — небо, его просторы. Но забота у них одна — могущество Родины.

Л. ФЕДОРОВ

Щевченко





Год сплавных свершений . . .	1
А. Аннинян. Успешных полетов тебе, дельтаплан!	3
С. Александров. Грозный называет победителей . . .	4
Н. Балакин. Пилотажники держат экзамен . . .	6
Н. Штучкин. В небе Волгограда . . .	7
Б. Васина. На приз журнала «Крылья Родины» . . .	8
П. Ефимов. По инициативе первойичной оборонной . . .	10
А. Остапенко. Мой первый учитель . . .	11
Т. Леонтьева. Космический клуб: прошлые неудачи, новые надежды . . .	12
В. Ройтман. В списках значатся . . .	13
Н. Левшин. Верность долгу . . .	14
А. Рыбалов. Завтра снова в полет . . .	15
В. Игнатьев. Встреча с высотой . . .	17
Б. Турукин. Будь сильным, выносливым . . .	18
Т. Чебакова. Старты «Золотой осени» . . .	20
Мацелуро О., Нареткин А. К соревнованиям доинженерного подхода . . .	21
В. Юрков. Подвиги инициативы . . .	21
Послевоенные советские самолеты. «65», «67», «68» (Ту-3) . . .	22
В. Викторов. Самолеты из композиционных материалов . . .	23
В. Егерь. Главному олимпиаде . . .	24
А. Коханюк. Кордовая скоростная . . .	26
Зачочный клуб юных авиамodelистов «Крыльчики». Модель воздушного боя . . .	28
Нет погоды — есть чемпион . . .	30
Содержание журнала за 1983 год . . .	32
А. Машин. Печаль «Торнадо» . . .	32
Г. Петряков. Будни Софийского аэроклуба . . .	34
Л. Федоров. Вертолет — крылья нефтяников . . .	35

АВИАЦИОННЫЙ СЛОВАРЬ

АВИАЦИОННАЯ УДАРНАЯ ГРУППА (АУГ)

(иностр.), такт. группа надвод. кораблей. Обычно включает 1—2 удар. авианосца, являющихся ядром АУГ, и 8—10 кораблей охраны (крейсера, эсминцы и фрегаты). АУГ широко применялись во 2-й мировой войне в составе авианос. удар. соединений для поражения назем. и надвод. объектов.

АВИАЦИОННОЕ УДАРНОЕ СОЕДИНЕНИЕ (АУС)

(иностр.), опер. соед. кораблей, основу к-рого составляют многоцелевые и ударные авианосцы. Предназначено для уничтожения сил флота, авиации, назем. объектов и нарушения коммуникаций пр-ка, поддержки сухопут. войск, обеспечения действий кораб. соед., защиты океан. и мор. сообщений. Состоит из авианос. многоцелевых и удар. групп, включает 2—4 удар. авианосца, 2—4 крейсера, 15—30 эсминцев и фрегатов, 180—360 ст-ов палуб. авиации и 2—4 АРПЛ. Может выполнять задачи в едином боевом порядке или отд. авианос. группами. Способно действовать (при пополнении топлива и боеприпасов в море) в течение 50—80 суток и наносить удары на глуб. до 1800 км.

АВИАЦИОННЫЕ УДАРНЫЕ СИЛЫ

авианосцы и корабли др. классов, из к-рых формируются авианос. удар. соед. и группы. Составляют боевое ядро сил общего назначения ВМС и резерва стратег. наступ. сил США.

АРПЛ — атомная ракетная подводная лодка.

АВИАСИГНАЛЬНЫЙ ПОСТ

специально оборуд. пункт для передачи экипажам ЛА усл. сигналов и целеуказания с помощью полотнощ. пиро-свето-, радиотехн. средств. М. б. подвижным или неподвижным.

АВИАТАХИМ

сокр. название добровольного Об-ва друзей авиац. и хим. пром-сти. Образовано 23.5.1925 слиянием Общества друзей Воздушного Флота с Доброхимом. Содействовало становлению и развитию авиац. и хим. пром-сти и пропаганде авиац. и хим. знаний среди населения.

АВИАЦИОННАЯ БОМБА

вид авиац. боеприпасов, сбрасываемых с ЛА. Состоит из корпуса, снаряжения (ВВ, зажигат., осветит., дымовой состав и др.) и стабилизатора; перед боевым применением снаряжается одним или неск. взрывателями. Бывают осн. и вспомог. назначения. А.б. осн. назначения применяются для поражения назем. и мор. целей. К ним относятся: фугас-, осколоч., осколочно-фугас., противотанк., броневойной, бетонобойной, противолод., зажигат., фугасно-зажигат., хим. и др. А.б. Бомбы вспомог. назначения используются для решения спец. задач (освещение местности, постановка дымовых завес, разбрасывание агит. листов, сигнализация, в уч. целях и т. п.). К ним относятся: светящие, фотографич., дымовые, имитацион., агит., ориентирно-сигнальные практические А.б. Созданы ядерные, управляемые и планирующие А.б. Калибр А.б. (масса в кг) от 0,5 до 20 000 кг.

На 1-й стр. обл. чемпионы Спартакиады — парашютист Р. Кашошквичюс (Литва); летчики Ю. Гомылев (справа) и В. Смородин (Ленинград); авиамodelист А. Большаков со своим тренером А. Коханюком (Москва); летчица Л. Мочалина

Фото В. Васиной, В. Тимофеева

Главный редактор
Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия:
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН,
Ю. С. ВАСЮТИН, Н. Н. ГУСЬКОВ,
А. П. КОЛДАДИ, Ю. А. КОМИЦЫН,
М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь), А. Ф. МАЛЫНОВ,
И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ,
А. Г. НИКОЛАЕВ, Г. П. ПОЛЯКОВ
(зам. главного редактора), В. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН,
Ю. Н. УТКИН, Ю. Л. ФОТНОВ,
М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор
Л. И. СТАЦИНСКАЯ

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

107066. Москва, Б-56, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 267-65-45, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07, 261-63-80.

Сдано в производство 22.10.83 г.
Подписано в печать 14.11.83 г.
Г-61573. Формат 60x90^{1/2}. Публоная печать. Усл. печ. л. 5. Уч.-изд. 7,7.
Тираж 53 000. Зак. 686.
Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата



НА ПРИЗ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

На стадион приземляется В. Закорецкая.
Команда Донецкого АСК: В. Трофименко, В. Пивоваров, Г. Олейник, Д. Абрамов, П. Кутузов — серебряный призер соревнований.
В воздухе Л. Еремия.



Победитель в прыжках на точность приземления
А. Скоков [Барнаул].



Победитель в сумме двоеборья О. Еремия [Барнаул].



Тысячи жителей города Старый Крым тепло приветствовали участников и победителей II Всесоюзных соревнований на приз журнала «Крылья Родины». Лучшие спортсмены клубов выступили с интересной показательной программой. Незабываемы прыжки заслуженных мастеров спорта абсолютных чемпионов мира Валентины Закорецкой, Лидии Еремькиной, Игоря Тёрло, абсолютного чемпиона VIII Спартакиады Геннадия Олейника.

Фото В. Тимофеева





Цена 40 коп.

Индекс 70450

Кто в небе не был — тот не знает,
Как чуден пятый океан.
В его просторы поднимает
На легких крыльях дельтаплан.
Зовем отважных вместе с нами
Парить над снежными полями.

ДЕЛЬТАДРОМ СТОЛИЦЫ

